

**2018 年度**  
**成田国際空港アクセス交通等実態調査**  
**報 告 書**





# 目次

<b>1. 調査概要</b> .....	<b>1</b>
1-1 調査目的 .....	1
1-2 調査日時 .....	1
1-3 調査概要 .....	1
1-4 調査実施日の気象状況 .....	2
1-5 調査地点 .....	3
1-6 入港車両カウント調査の方法 .....	4
(1) 調査内容と調査方法 .....	4
(2) 入港車両カウント調査の車種区分 .....	4
1-7 出発旅客アンケート調査の方法 .....	5
(1) アンケート調査の方法 .....	5
(2) アクセス交通機関の定義 .....	6
1-8 報告書の見方について .....	7
<b>2. 入港車両カウント調査</b> .....	<b>9</b>
2-1 全体の入港車両台数 .....	9
(1) 全体の入港車両台数 .....	9
(2) 車種別入港車両台数 .....	10
2-2 地点別集計 .....	11
(1) 地点別入港車両台数 .....	11
(2) 地点別車種別入港車両台数 .....	12
2-3 時間帯別集計 .....	16
(1) 時間帯別入港車両台数 .....	16
(2) 地点別時間帯別入港車両台数 .....	17
(3) 車種別時間帯別入港車両台数 .....	21

<b>3. 出発旅客アンケート調査</b>	<b>27</b>
<b>3-1 アンケートの回収結果</b>	<b>27</b>
(1) 総回収票数	27
(2) 日本人、外国人、方面別の回収票数	28
<b>3-2 拡大係数の検討</b>	<b>29</b>
(1) 拡大方針	29
(2) 拡大母数の推計	31
(3) 拡大係数の算定	33
<b>3-3 回答者の属性</b>	<b>39</b>
(1) 日本人・外国人の別	39
(2) 性別	42
(3) 年齢階層	46
(4) 職業	50
<b>3-4 回答者の旅行特性</b>	<b>53</b>
(1) 旅行目的	53
(2) 日本での滞在日数（外国人のみ）	58
(3) 空港到着時刻	59
(4) 出発地	65
(5) 出発地の所在地	69
(6) 成田空港までの平均所要時間	75
<b>3-5 アクセス交通機関</b>	<b>77</b>
(1) アクセス交通機関	77
(2) アクセス交通機関の選択理由	98
(3) アクセス交通機関の満足状況	103
(4) アクセス交通機関の満足・不満の理由	106
(5) 特急（NEX、SL）を利用しなかった理由	120
(6) 鉄道利用者の利用状況	124
(7) バス利用者の利用状況	129
(8) 車利用者の利用状況	137
<b>3-6 空港からの交通機関（帰宅時の予定：日本人のみ）</b>	<b>147</b>
(1) 空港からの交通機関	147
(2) アクセス交通機関・空港からの交通機関の比較	151



(3) 空港からの交通機関の選択理由 .....	153
<b>3-7 空港からの交通機関（アンケート調査時に帰宅途上の人対象） .....</b>	<b>157</b>
(1) 往路における成田空港からの交通機関 .....	157
(2) 往路における空港からの目的地 .....	160
(3) 往路における空港からの交通機関の選択理由（外国人のみ） .....	163

## ～ 参 考 資 料 ～

<b>参考資料1：アクセス交通のサービス状況</b> .....	<b>167</b>
<b>1. 鉄道</b> .....	<b>167</b>
(1) JR線.....	167
(2) 京成線.....	168
<b>2. バス</b> .....	<b>170</b>
(1) 空港直行バス.....	170
(2) 地域路線バス.....	174
<b>3. その他の交通機関</b> .....	<b>175</b>
(1) 一般タクシー.....	175
(2) 定額運賃タクシー.....	175
<b>4. 主要出発駅からのアクセス交通機関別サービス状況</b> .....	<b>176</b>
(1) 東京都.....	176
(2) 千葉県.....	178
(3) 神奈川県.....	180
(4) 埼玉県.....	182
(5) 茨城県.....	184
(6) 栃木県、群馬県、山梨県.....	185
<b>参考資料2：外国人向けのアクセス交通サービス状況</b> .....	<b>187</b>
<b>1. 鉄道</b> .....	<b>187</b>
<b>1-1 JR線</b> .....	<b>187</b>
(1) 「N'EX TOKYO Round Trip Ticket」について.....	190
(2) 「JR EAST PASS (東北エリア)」について.....	193
(3) 「JR EAST PASS(長野・新潟エリア)」について.....	193
(4) 「JR TOKYO Wide Pass」について.....	196
(5) 「東京・大阪『北陸アーチパス』」について.....	199
(6) 「JR-East-South Hokkaido Rail Pass」について.....	202
(7) 「JR-Tohoku-South Hokkaido Rail Pass」について.....	206
(8) 「JAPAN RAIL PASS」について.....	210
(9) インターネット予約サービス「JR-EAST Train Reservation」について..	214

<b>1 - 2 京成線</b> .....	<b>215</b>
(1) 「Skyliner e-ticket」 について .....	215
(2) 「KEISEI SKYLINER & TEITO TAXI」 について .....	216
(3) 「Keisei Skyliner & Tokyo Subway Ticket」 について .....	217
(4) 「Hands-Free Travel with Skyliner」 について .....	218
<b>2. バス</b> .....	<b>219</b>
<b>2 - 1 空港直行バス</b> .....	<b>219</b>
(1) 「Limousine & Subway Pass」 について .....	219
(2) 「東京シャトル&サブウェイパス」 について .....	220
(3) 「Welcome to Tokyo Limousine Bus Return Voucher」 について .....	221
(4) 「Welcome to Tokyo Limousine Bus Multi Voucher」 について .....	221
<b>3. 鉄道・バス共通 - 「Greater Tokyo Pass」 について</b> .....	<b>222</b>
<b>参考資料 3 : アンケート調査票</b> .....	<b>225</b>
(1) 出発旅客アンケート調査票 (日本語) .....	225
(2) 出発旅客アンケート調査票 (英語) .....	229
(3) 出発旅客アンケート調査票 (中国語・繁体字) .....	233
(4) 出発旅客アンケート調査票 (中国語・簡体字) .....	237
(5) 出発旅客アンケート調査票 (韓国語) .....	241
<b>参考資料 4 : アクセス交通実態調査集計結果</b> .....	<b>245</b>
<b>参考資料 5 : アンケート調査の単純集計結果</b> .....	<b>253</b>
<b>1. 出発旅客アンケート調査</b> .....	<b>253</b>
(1) 属性 .....	253
(2) 設問 .....	255

## 1. 調査概要

### 1-1 調査目的

本調査では、成田空港への入港者のアクセス交通に関する実態を調査し、今後の空港アクセス交通の改善や将来の交通量予測における基礎資料を得ることを目的とする。

### 1-2 調査日時

本調査は、以下の日時で実施した。

- 入港車両カウント調査 : 2018年7月6日(金) 0:00~24:00
- 出発旅客アンケート調査 : 2018年7月6日(金) ~13日(金)

### 1-3 調査概要

図 1-3-1 に本調査の体系を示す。本調査は、①成田空港に入港する総車両台数を把握することを目的として各入港地点(ゲート)において実施した入港車両カウント調査と、②出発旅客の出発地点や利用交通機関に対する意見等を把握することを目的としてヒアリング方式で実施した出発旅客アンケート調査で構成される。

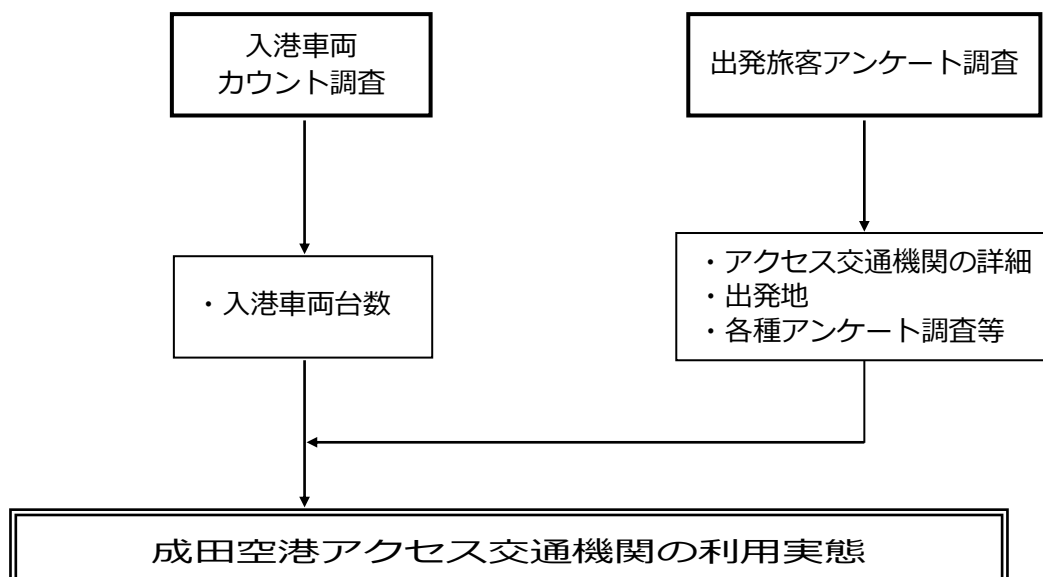


図 1-3-1 調査の体系

## 1-4 調査実施日の気象状況

表 1-4-1 は、調査実施日の気象状況を示したものである。

表 1-4-1 調査実施日の気象状況

調査実施日	気象状況				
	最高気温 (℃)	最低気温 (℃)	午前 8時の気温 (℃)	午前 8時の風速 <sup>注1)</sup> (kt)	天気 <sup>注2)</sup>
2016. 7. 8 (前回調査)	29.8	21.2	22.8	5	曇り
2016. 7. 9 (前回調査)	24.0	20.8	23.2	4	曇り
2016. 7. 10 (前回調査)	29.9	18.6	26.4	1	曇り
2016. 7. 11 (前回調査)	31.5	20.3	27.0	3	晴れ
2016. 7. 12 (前回調査)	28.7	22.7	24.4	8	晴れ
2016. 7. 13 (前回調査)	26.7	23.1	24.3	5	曇り
2016. 7. 14 (前回調査)	31.1	20.9	25.3	7	晴れ
2018. 7. 6	26.7	18.0	25.1	5	雨時々曇り
2018. 7. 7	30.8	18.9	26.3	9	曇り
2018. 7. 8	31.2	22.5	28.1	8	曇りのち晴れ
2018. 7. 9	30.4	23.7	25.3	13	曇りのち晴れ
2018. 7. 10	31.7	23.2	28.2	7	晴れ
2018. 7. 11	32.5	22.8	27.4	5	曇り
2018. 7. 12	29.1	23.3	26.3	3	曇りのち晴れ
2018. 7. 13	32.1	23.5	28.1	5	曇り

出所：気象庁 Web サイト（成田の気象データ）等

注 1) 風速は m/s をノット単位 (kt) に変換した。

注 2) 天気は「YAHOO! JAPAN 天気・災害」の Web サイトから引用した。

## 1-5 調査地点

各調査の調査地点を以下に示す（表 1-5-1、図 1-5-1）。

表 1-5-1 調査地点位置と実施調査

調査地点	位置	調査時間	入港車両 加付調査	出発旅客 アゲート調査
①第1ゲート	新空港自動車道入口	0:00～24:00	○	—
②第2ゲート	国道 295 号,新空港自動車道入口	0:00～24:00	○	—
③第3ゲート	近隣駐車場等入口	0:00～24:00	○	—
④第6ゲート	整備地区・N A A 第2ビル入口	0:00～24:00	○	—
⑤第7ゲート	空港給油ターミナル地区入口	0:00～24:00	○	—
⑥第8ゲート	第2給油センター脇入口	0:00～24:00	○	—
⑦南部貨物ゲート	南部貨物地区入口	7:00～23:00	○	—
⑧第1PTB 出発ロビー	出発ロビー	7:40～22:00	—	○
⑨第2PTB 出発ロビー	出発ロビー	7:40～22:00	—	○
⑩第3PTB 出発ロビー	出発ロビー	7:40～22:00	—	○

※アンケート調査は、調査日によって調査開始終了時間が異なる。

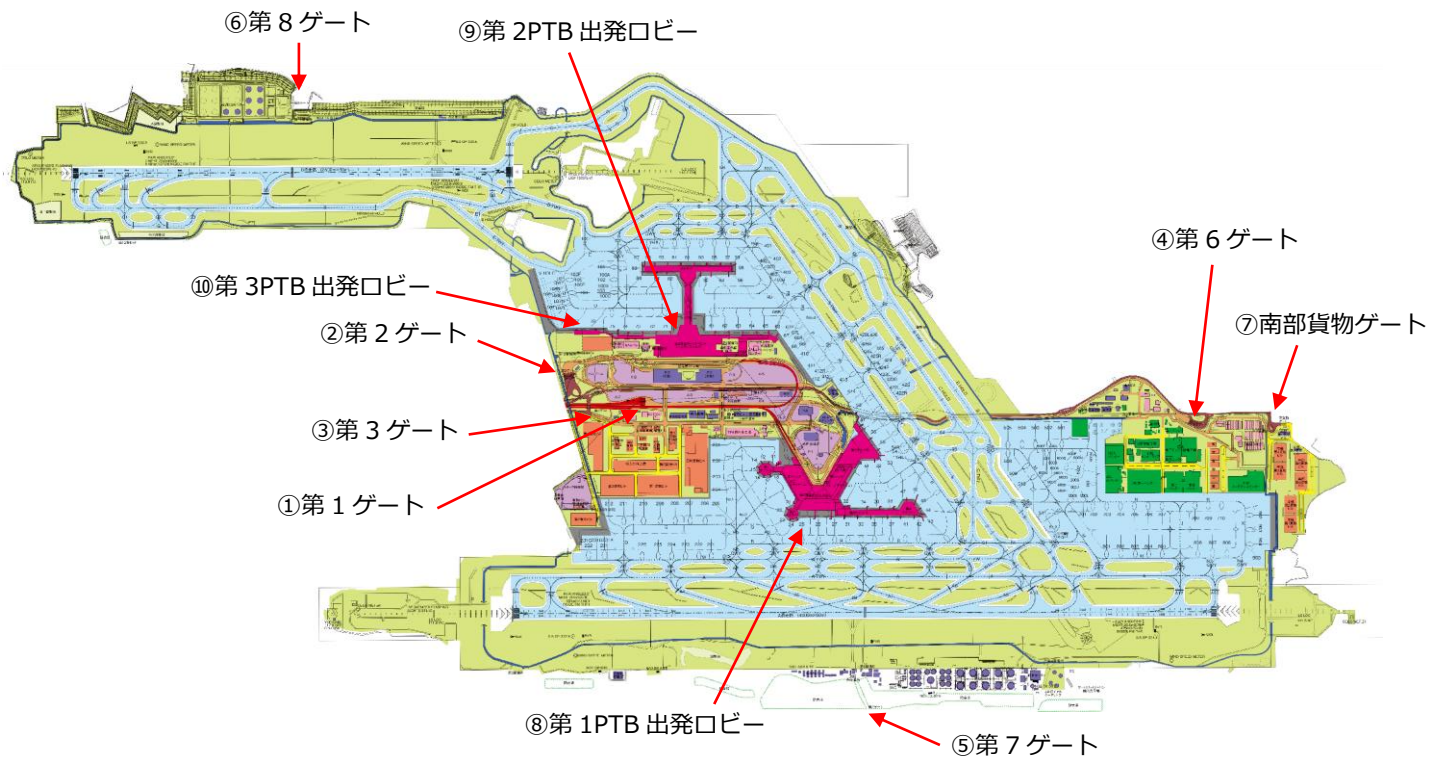


図 1-5-1 調査地点位置図

## 1-6 入港車両カウント調査の方法

## (1) 調査内容と調査方法

入港車両カウント調査の対象・内容と調査方法を表 1-6-1 に整理する。

表 1-6-1 入港車両カウント調査の内容と方法

調査名	調査対象	調査内容	調査方法
入港車両 カウント調査	全入港車両	車種別・時間帯別 空港入港台数	全入港車両を車種別、時間帯別にカウ ント方式により調査する。

## (2) 入港車両カウント調査の車種区分

入港車両カウント調査における車種区分はプレートナンバーによって識別し、その区分は表 1-6-2 の通り全 13 の車種区分に分類した。なお、前回調査の車種区分では、乗用車、大型バス、マイクロバスにおいてそれぞれ 1 区分としていたが、今回調査では、乗用車を 2 区分（自家用・その他、駐車場送迎）、大型バスを 2 区分（ホテル、その他）、マイクロバスを 3 区分（ホテル、駐車場送迎、その他）に区分している。

表 1-6-2 入港車両カウント調査車種区分

車種区分		区分条件
乗用車	①乗用車（自家用・その他）	ナンバー3, 5, 7（⑤以外の乗用車）
貨物車	②小型貨物車	ナンバー4, 6
	③普通貨物車	ナンバー0, 1, 8, 9
タクシー・ハイヤー	④タクシー・ハイヤー	ナンバー3, 5, 7
民間駐車場送迎車	⑤乗用車（駐車場送迎）	ナンバー3, 5, 7（近隣駐車場からの送迎車）
	⑥マイクロバス（駐車場送迎）	ナンバー2（近隣駐車場からの送迎車）
路線バス	⑦空港直行バス	ナンバー2（リムジンバスと地方からの空港直行バス）
	⑧地域路線バス	ナンバー2（近隣の路線バス）
貸切・団体バス	⑨大型バス（その他）	ナンバー2（貸切バス）
	⑩マイクロバス（その他）	ナンバー2（⑥⑫以外のマイクロバス）
ホテルバス	⑪大型バス（ホテル）	ナンバー2（近隣ホテルからの送迎車）
	⑫マイクロバス（ホテル）	ナンバー2（近隣ホテルからのマイクロ送迎バス）
二輪車	⑬二輪車	バイク・自転車

## 1-7 出発旅客アンケート調査の方法

## (1) アンケート調査の方法

## ① 調査対象

調査日時に空港を利用する国際線旅客および国内線旅客を調査対象とした。

なお、国際線の旅行先については18方面（北米、ハワイ、中南米、韓国、中国、台湾、香港、タイ、マレーシア、シンガポール、フィリピン、インドネシア、その他東南アジア、西南アジア、中近東・アフリカ、オセアニア、グアム・サイパン、欧州）別とし、目標取得サンプル数は、以下に示す通りである（表1-7-1、表1-7-2）。

また、アンケート対象者は、国内線→国際線乗り継ぎ旅客および国際線→国内線乗り継ぎ旅客、国内線→国内線乗り継ぎ旅客、成田から出発する旅客であり、アンケート対象外は、国際線→国際線乗り継ぎ旅客および在日外国人、海外在住日本人、3か月以上の長期滞在者とした。

表1-7-1 出発旅客アンケート調査の国際線目標取得サンプル数（方面別）

方面	北米	ハワイ	中南米	韓国	中国	台湾	香港	タイ	マレーシア	シンガポール
日本人	270	430	280	410	330	370	320	240	240	250
外国人	240	60	140	630	730	670	700	240	200	210

方面	フィリピン	インドネシア	その他東南アジア	西南アジア	中近東・アフリカ	オセアニア	グアム・サイパン	ヨーロッパ	計
日本人	570	330	340	270	220	660	440	260	6,230
外国人	380	110	130	180	200	330	40	230	5,420

表1-7-2 出発旅客アンケート調査の国内線目標取得サンプル数

ターミナル	1PTB、2PTB	3PTB	計
日本人	475	478	953
外国人			

## ② 調査方法

出発ロビーで出発旅客に対して、調査員が聞き取りにより調査した。

なお、ヒアリング項目は、出発地、利用目的、利用アクセス交通手段・所要時間等である。

（質問項目の詳細は、巻末の参考資料3. アンケート調査票を参照）



## (2) アクセス交通機関の定義

アンケート調査項目のアクセス交通機関の定義を表 1-7-3 に示す。

表 1-7-3 アクセス交通機関の定義

設問項目	アクセス交通機関	対象交通機関
1	成田エクスプレス	成田エクスプレス
2	J R 線	上記設問項目 1 以外の J R 線
3	京成スカイライナー	京成スカイライナー
4	成田スカイアクセス線	成田スカイアクセス線
5	京成本線	上記設問項目 3~4 以外の京成本線
6	空港直行バス (リムジン)	東京空港交通、京成バス、成田空港交通、千葉交通
7	L C C バス	東京シャトル、THE アクセス成田、成田シャトル、有楽町シャトル
8	貸し切りバス	団体・ツアー・観光バス
9	空港周辺ホテルの送迎バス	空港周辺ホテルの送迎バス
10	路線バス	地域路線バス
11	自家用車	自家用車
12	タクシー・ハイヤー等	タクシー・ハイヤー
13	自家用車 (その他)	社用車
14	レンタカー	レンタカー
15	飛行機	飛行機
16	その他	上記設問項目 1~15 以外の交通機関

### 1 - 8 報告書の見方について

報告書の百分比は、入港車両カウント調査の車両台数、出発旅客アンケート調査の回答者数を拡大した拡大値を 100%として算出し、本文および図表の数字は全て小数点第 2 位を四捨五入している。したがって、比率の合計が必ずしも 100.0%にならない場合がある。

また、アンケート調査の設問に対して無回答があったクロス集計による分析では、各拡大値の合計が全体の拡大値と一致していないことに留意されたい。



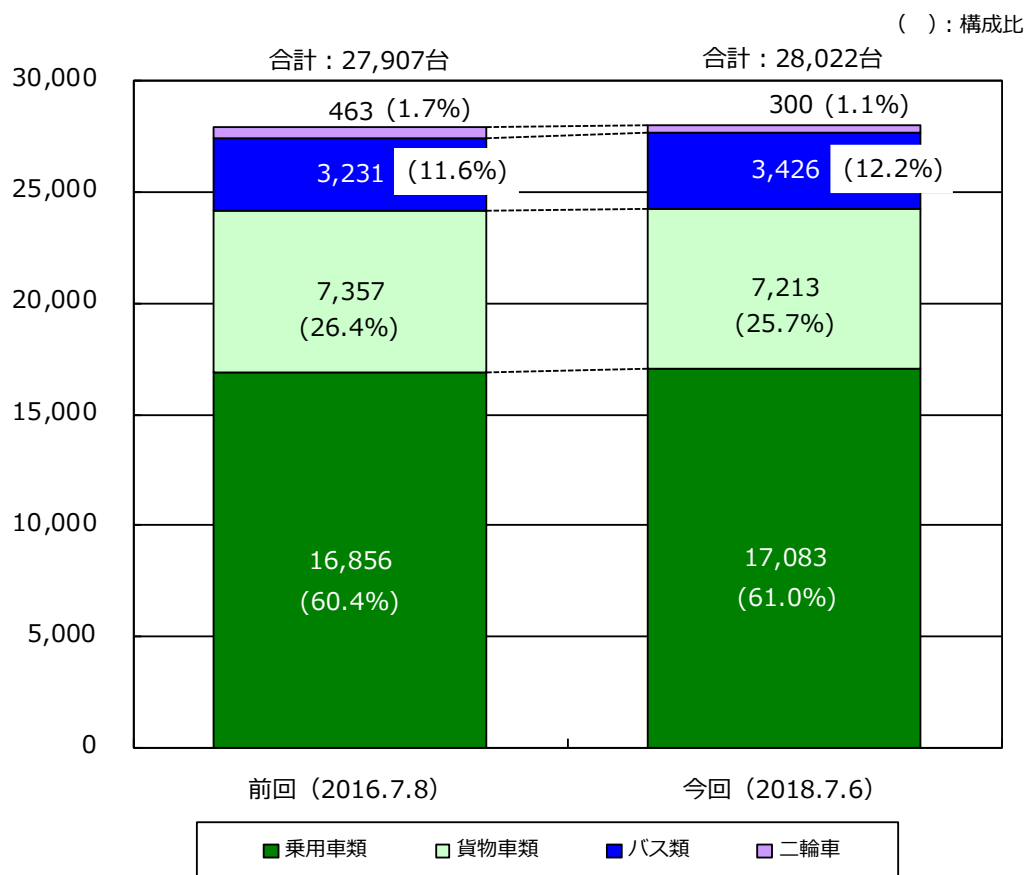
## 2. 入港車両カウント調査

## 2-1 全体の入港車両台数

## (1) 全体の入港車両台数

2018年7月6日(金)の成田空港への入港車両台数は、全体で28,022台となっており、このうち乗用車類が最も多く61.0%、貨物車類が25.7%、バス類が12.2%、二輪車が1.1%となっている。前回調査と比較すると、全体の入港車両台数は0.4%増加している。車種別にみると、バス類が6.0%の増加、乗用車類が1.3%の増加となっている。それ以外の車種では、貨物車類が2.0%減少し、二輪車が35.2%の減少となっている。調査日の天候が雨だったため、二輪車が大幅に減少したものと考えられる。(図2-1-1)

入港車両台数(台/日)



- ※ 乗用車類：乗用車、タクシー・ハイヤー  
 貨物車類：小型貨物車、普通貨物車  
 バス類：民間駐車場送迎車、路線バス、貸切・団体バス、ホテルバス、ターミナル連絡バス

図 2-1-1 入港車両台数

(2) 車種別入港車両台数

入港車両台数は、乗用車が 15,611 台と最も多く、全体の 55.7%を占めている。次いで貨物車が 7,213 台（構成比：25.7%）、タクシー・ハイヤーが 1,472 台（同：5.3%）となっている。（図 2-1-2、図 2-1-3）

前回調査と比較すると、乗用車、路線バス、ターミナル連絡バスは増加しており、民間駐車場送迎車は変わらず、それ以外は減少となっている。このうち、ターミナル連絡バスは 52.8%の増加、路線バスは 14.5%の増加、乗用車は 2.0%の増加となっている。（図 2-1-2）

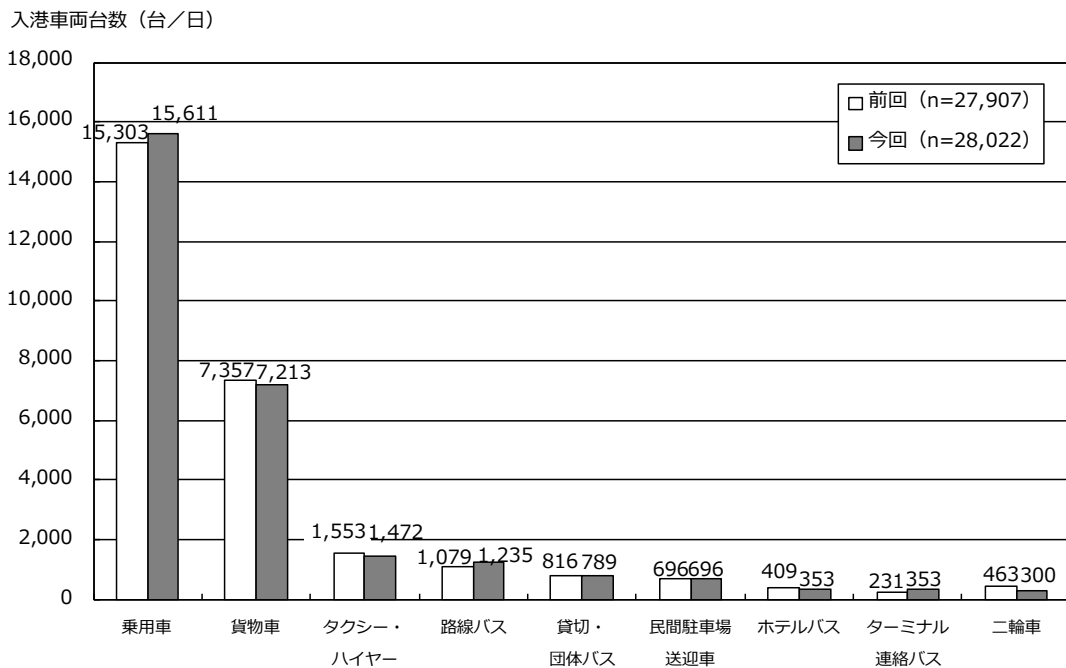


図 2-1-2 車種別入港車両台数

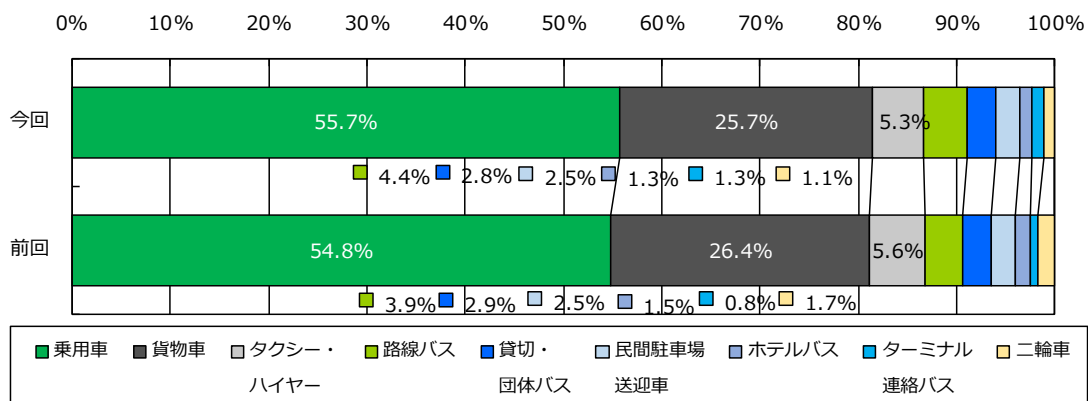


図 2-1-3 車種別入港車両台数構成比

- ※ 車種区分は以下の通り
- ・貨物車：小型貨物車、大型貨物車
  - ・路線バス：東京空港交通等の中・長距離の高速路線バス、地域路線バス（千葉交通、成田空港交通の近距離路線バス）
  - ・ホテルバス：近隣ホテルからの送迎車（大型バス、マイクロバス）
  - ・駐車場送迎車：近隣駐車場利用の乗用車、近隣駐車場からの送迎車（マイクロバス）

2-2 地点別集計

(1) 地点別入港車両台数

地点別の入港車両台数は、第2ゲート（新空港自動車道および国道295号からの入港ゲート）からが最も多く17,288台であり、入港車両台数の61.7%を占めている。次いで第6ゲートが6,488台（構成比：23.2%）、第1ゲートが3,228台（同：11.5%）となっている。

前回調査と比較して、第1ゲートが176台の増加（5.8%増）、第2ゲートが291台の増加（1.7%増）、第3ゲートが11台の増加（15.7%増）、第7ゲートが29台（14.0%増）、南部貨物ゲートが8台の増加（1.5%増）となっている。（図2-2-1、図2-2-2）

入港車両台数（台/日）

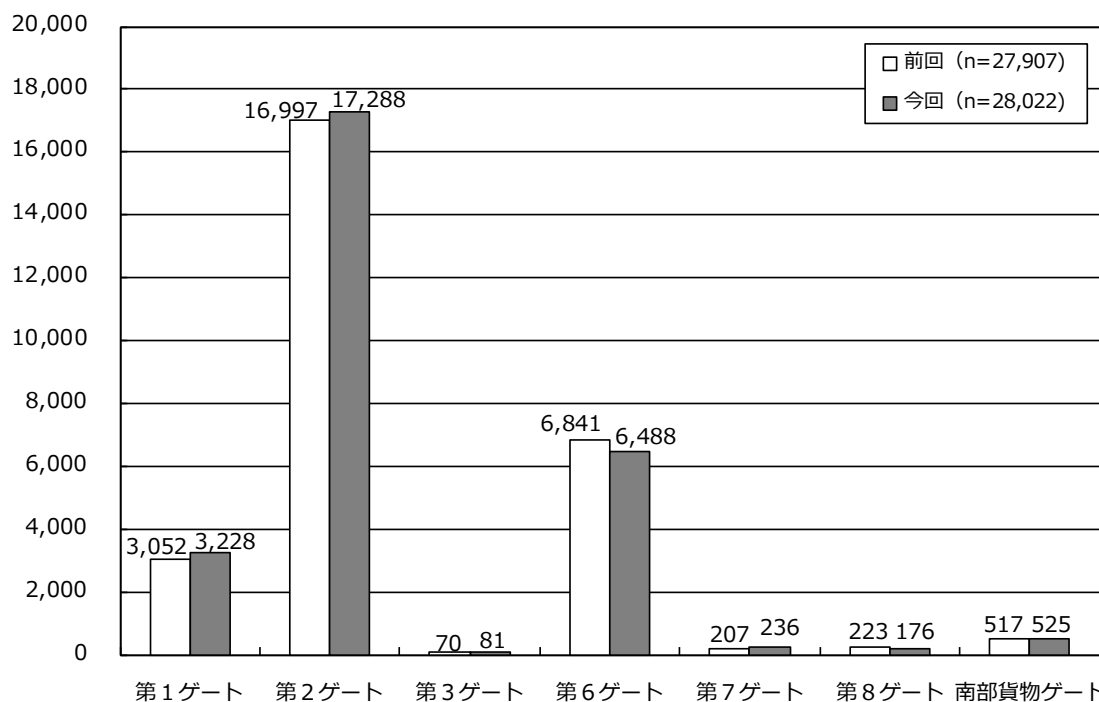


図 2-2-1 地点別入港車両台数

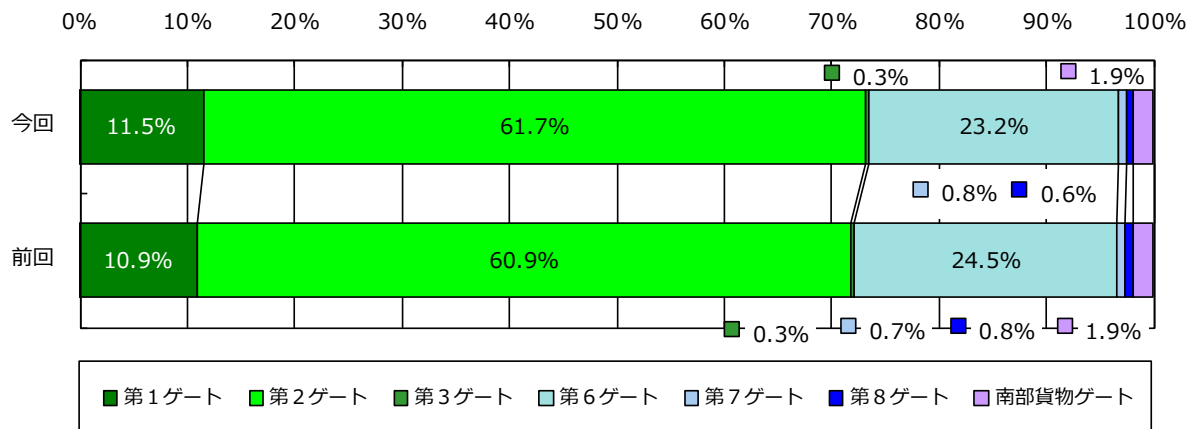


図 2-2-2 地点別入港車両台数構成比

## (2) 地点別車種別入港車両台数

## ① 第1ゲート

乗用車の入港が最も多く、次いで貨物車、タクシー・ハイヤーの順となっている。前回調査と比較すると、乗用車、貨物車が増加している。(図 2-2-3)

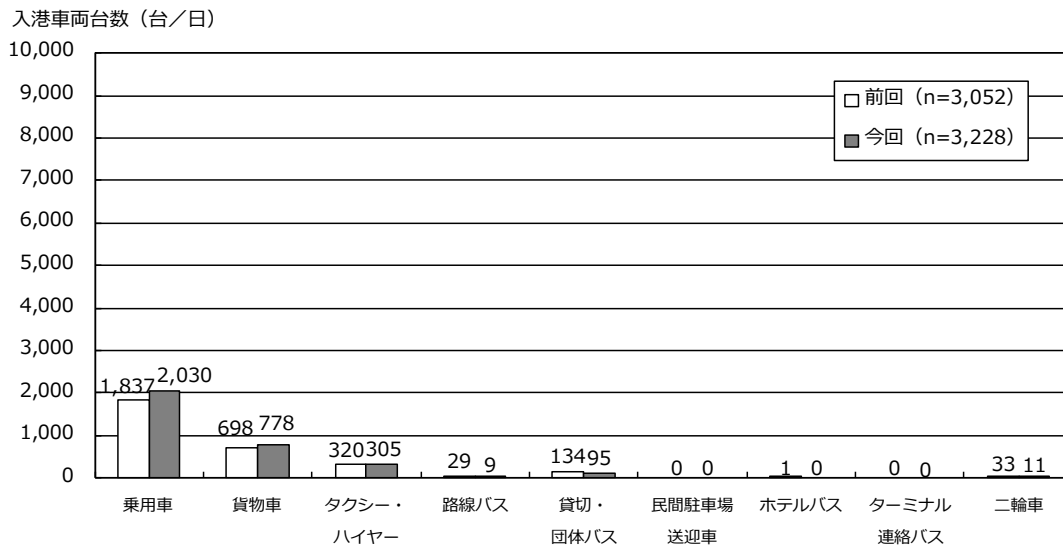


図 2-2-3 第1ゲートの車種別入港車両台数

## ② 第2ゲート

第2ゲートでは、乗用車の入港が最も多く、次いで貨物車、路線バスの順となっている。前回調査と比較すると、乗用車、貨物車、路線バス、貸切・団体バス、民間駐車場送迎車、ターミナル連絡バスが増加している。(図 2-2-4)

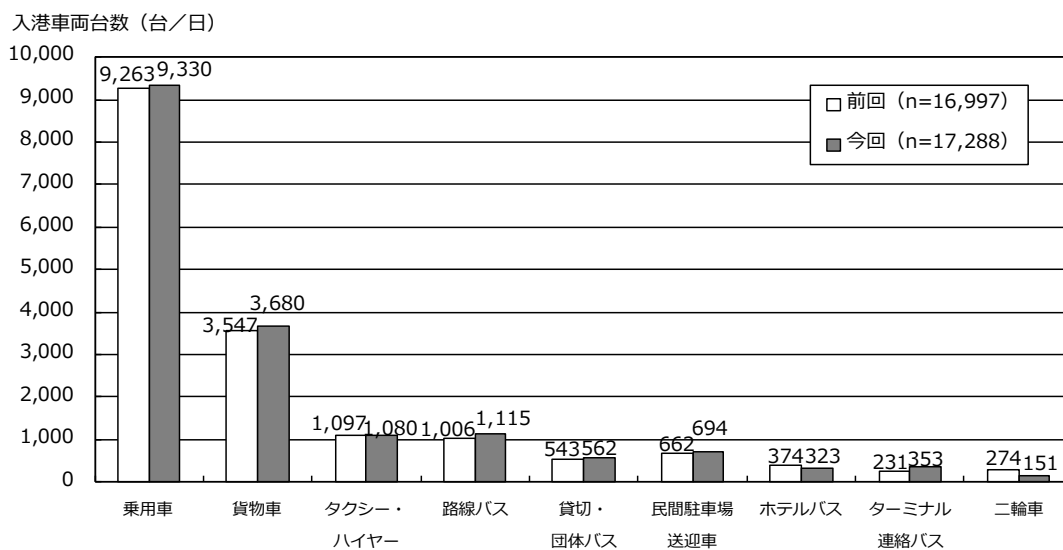


図 2-2-4 第2ゲートの車種別入港車両台数

③ 第3ゲート

二輪車のみが入港であり、前回調査より11台の増加となっている(図2-2-5)。

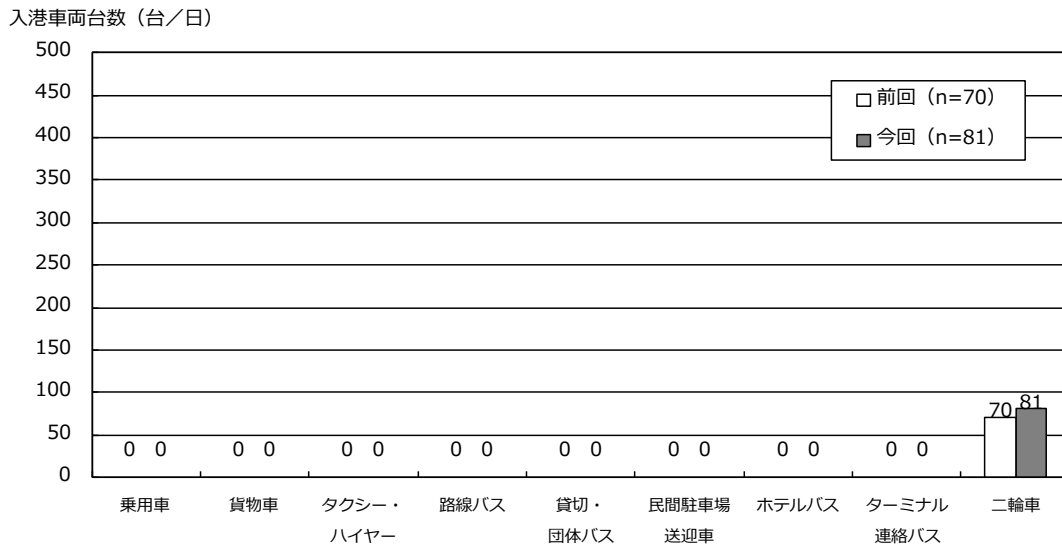


図 2-2-5 第3ゲートの車種別入港車両台数

④ 第6ゲート

乗用車の入港が最も多く、次いで貨物車、貸切・団体バスの順となっている。前回調査と比較すると、乗用車、路線バスが増加している。(図2-2-6)

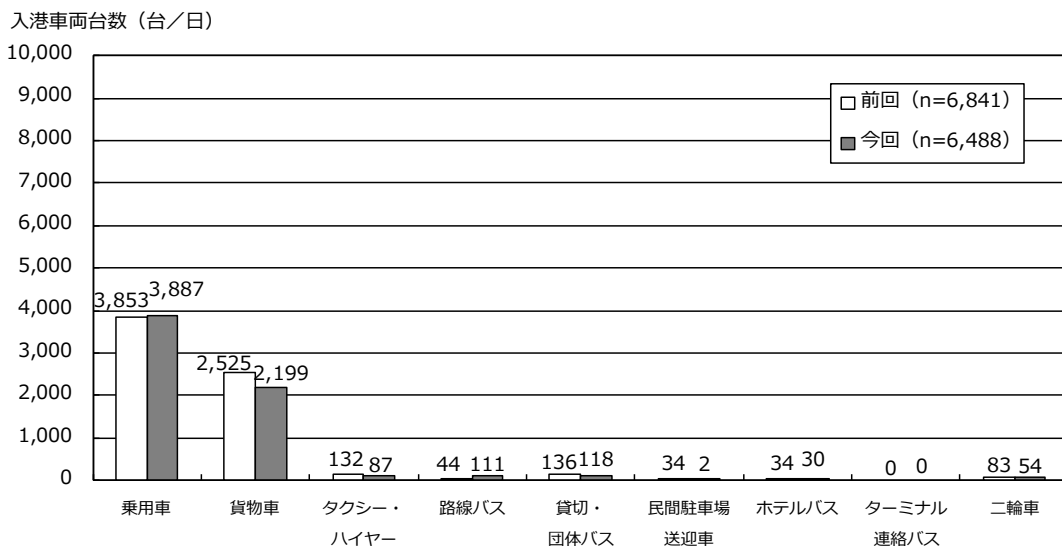


図 2-2-6 第6ゲートの車種別入港車両台数



## ⑤ 第7ゲート

貨物車の入港が最も多く、次いで乗用車、貸切・団体バスの順となっている。前回調査と比較すると、乗用車、貨物車、貸切・団体バスで増加している。(図 2-2-7)

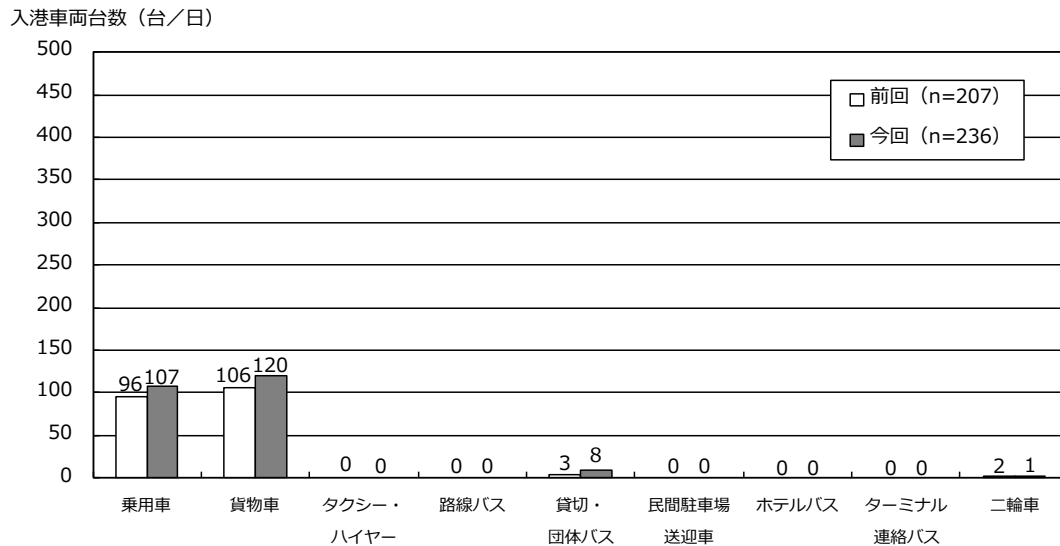


図 2-2-7 第7ゲートの車種別入港車両台数

## ⑥ 第8ゲート

貨物車の入港が最も多く、次いで乗用車、貸切・団体バスの順となっている。前回調査と比較すると、乗用車、貨物車で減少しており、貸切・団体バス、二輪車で増加している。(図 2-2-8)

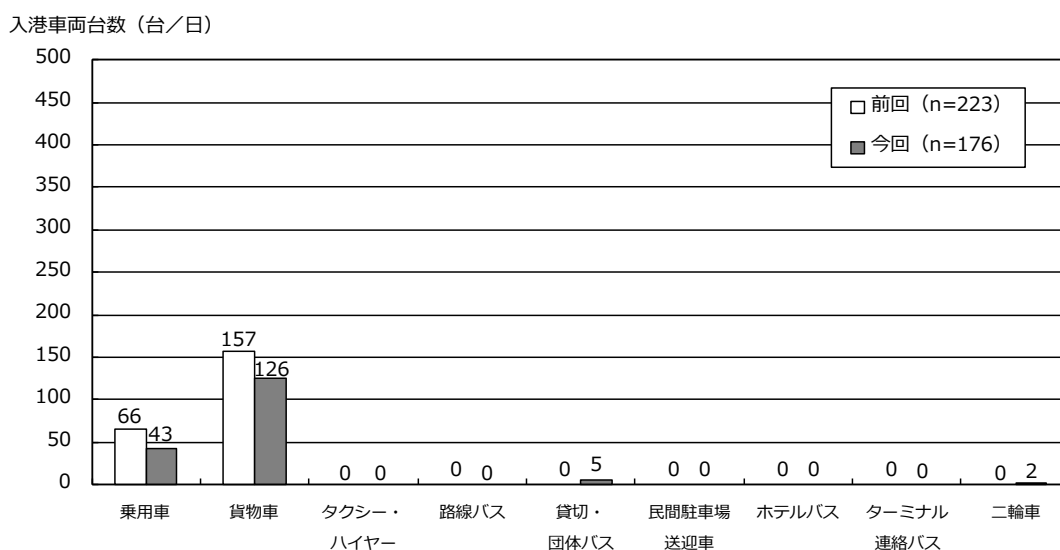


図 2-2-8 第8ゲートの車種別入港車両台数

## ⑦ 南部貨物ゲート

南部貨物ゲートでは、貨物車の入港が最も多く、次いで乗用車、貸切・団体バスの順となっている。前回調査と比較すると、乗用車、貸切・団体バスは増加しており、貨物車、タクシー・ハイヤー、二輪車は減少している。(図 2-2-9)

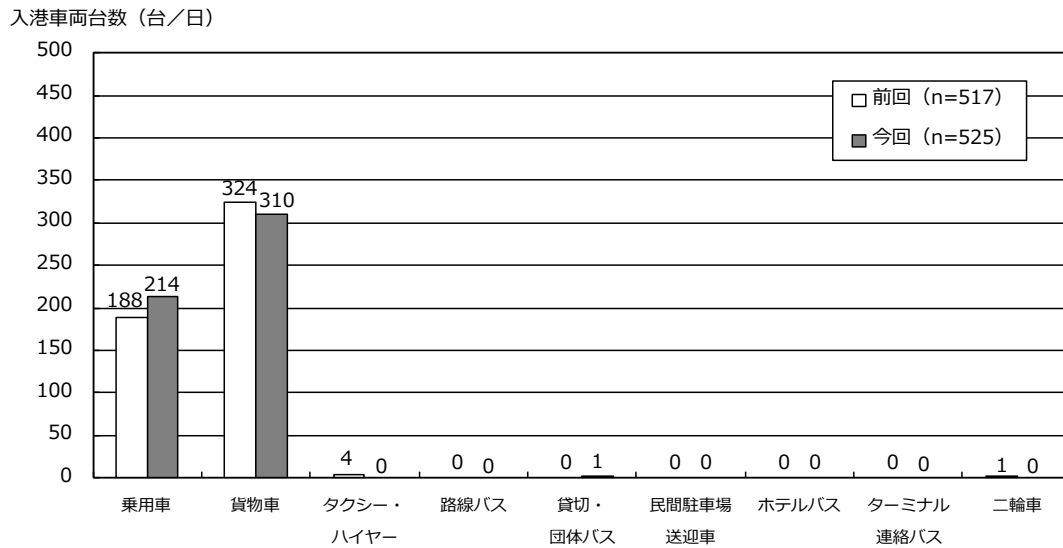


図 2-2-9 南部貨物ゲートの車種別入港車両台数

## 2-3 時間帯別集計

## (1) 時間帯別入港車両台数

時間帯別の入港車両台数は、従業員の出勤時間帯および午前の旅客のピークにあわせて 5 時以降に急増し、8 時台には 3,118 台と、最大ピークを迎えている。その後、1,500 台程度まで減少し 16 時頃まで 1,500~2,000 台の入港車両台数で推移し、それ以降、緩やかな減少となっている。前回調査の時間帯分布とほぼ同様の傾向である。(図 2-3-1)

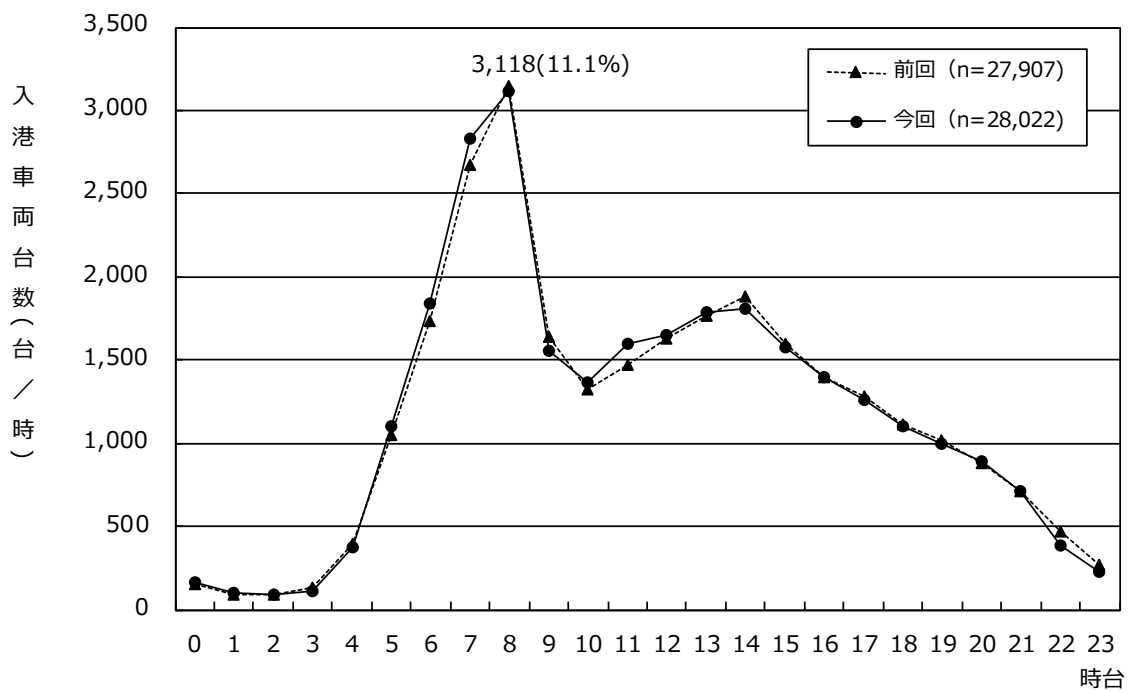


図 2-3-1 時間帯別入港車両台数

## (2) 地点別時間帯別入港車両台数

## ① 第1ゲート

第1ゲートのピークは8時台であり、入港車両台数は421台、ピーク時集中度率は13.0%となっている。前回調査の時間帯分布とほぼ同様の傾向となっている。(図2-3-2)

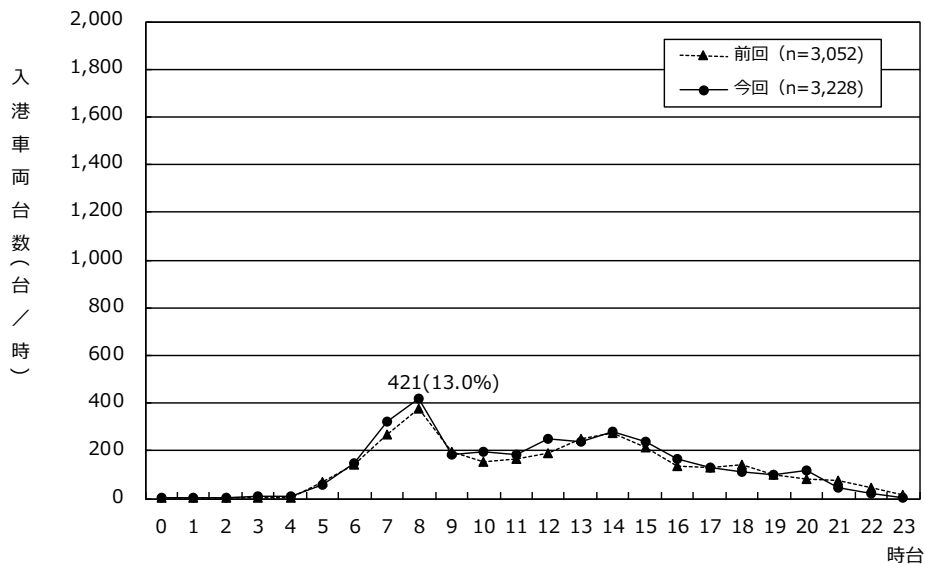


図 2-3-2 第1ゲートの時間帯別入港車両台数

## ② 第2ゲート

第2ゲートのピークは8時台で、入港車両台数は1,729台、ピーク時集中度率は10.0%となっている。前回調査の時間帯分布とほぼ同様の傾向となっている。(図2-3-3)

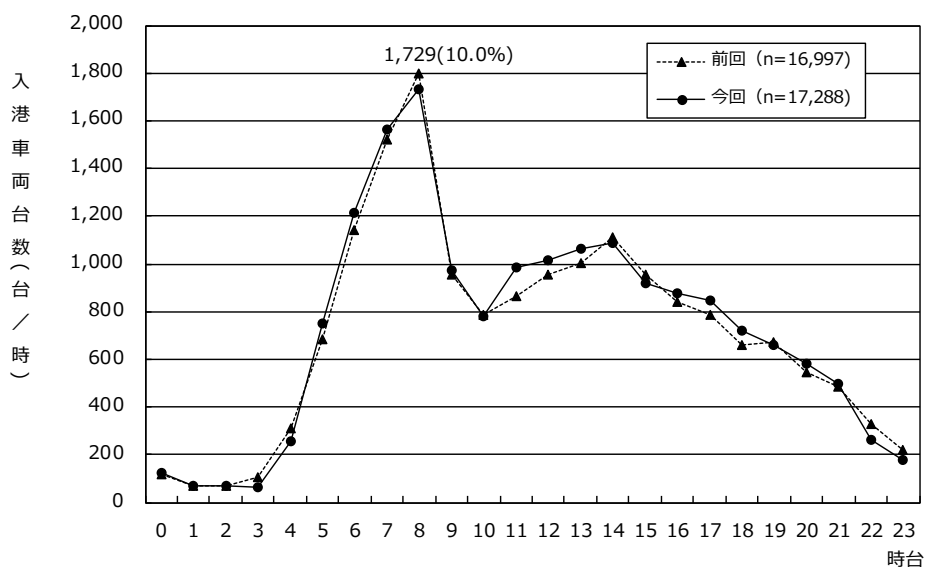


図 2-3-3 第2ゲートの時間帯別入港車両台数

③ 第3ゲート

第3ゲートのピークは8時台で、入港車両台数は20台、ピーク時集中率は24.7%となっている。前回調査と比較して、5時～8時台の入港車両台数が増加している。(図 2-3-4)

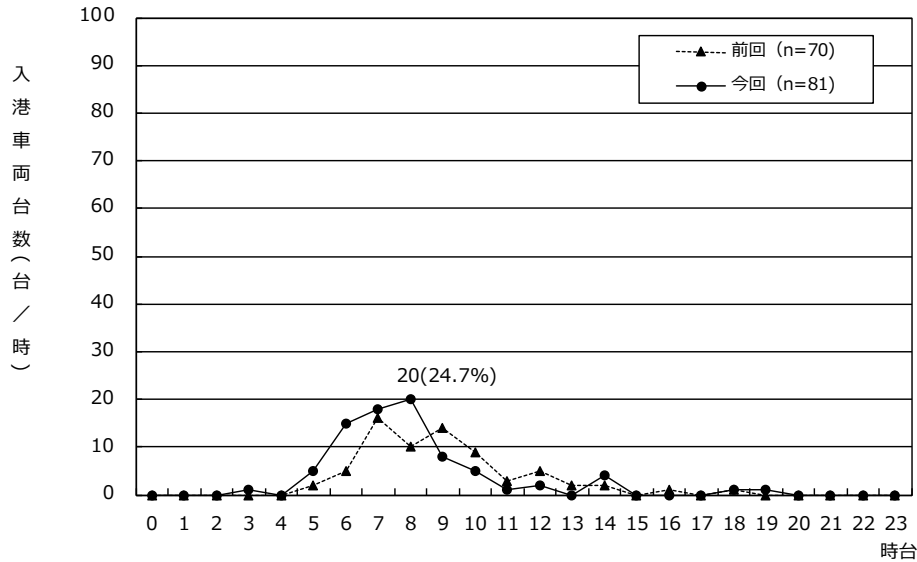


図 2-3-4 第3ゲートの時間帯別入港車両台数

④ 第6ゲート

第6ゲートのピークは8時台であり、入港車両台数は843台、ピーク時集中率は13.0%となっている。前回調査の時間帯分布とほぼ同様の傾向となっている。(図 2-3-5)

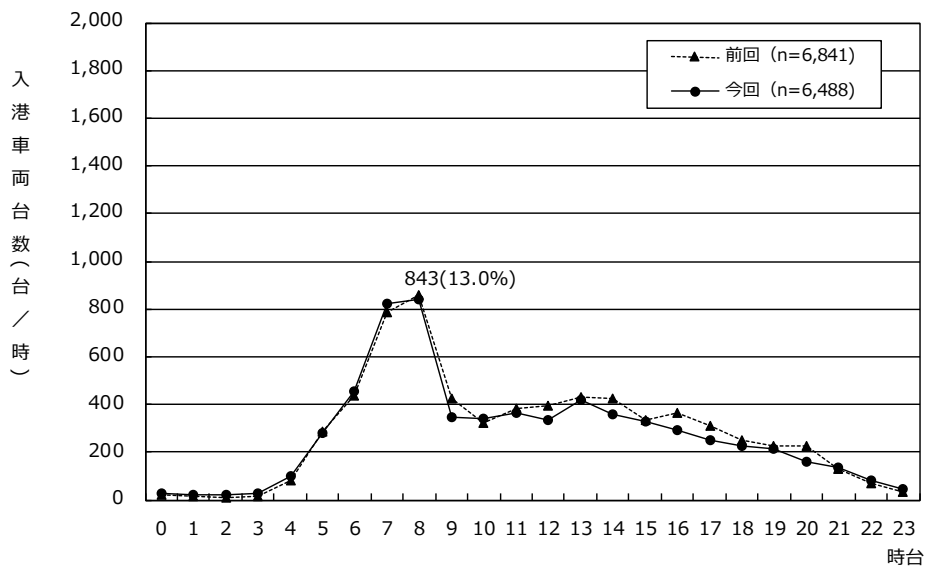


図 2-3-5 第6ゲートの時間帯別入港車両台数

⑤ 第7ゲート

第7ゲートのピークは7時台で、入港車両台数は52台、ピーク時集中率は22.0%となっている。前回調査と比較すると、7時台の入港車両台数が増加しており、ピークが8時台から7時台にシフトしている。(図 2-3-6)

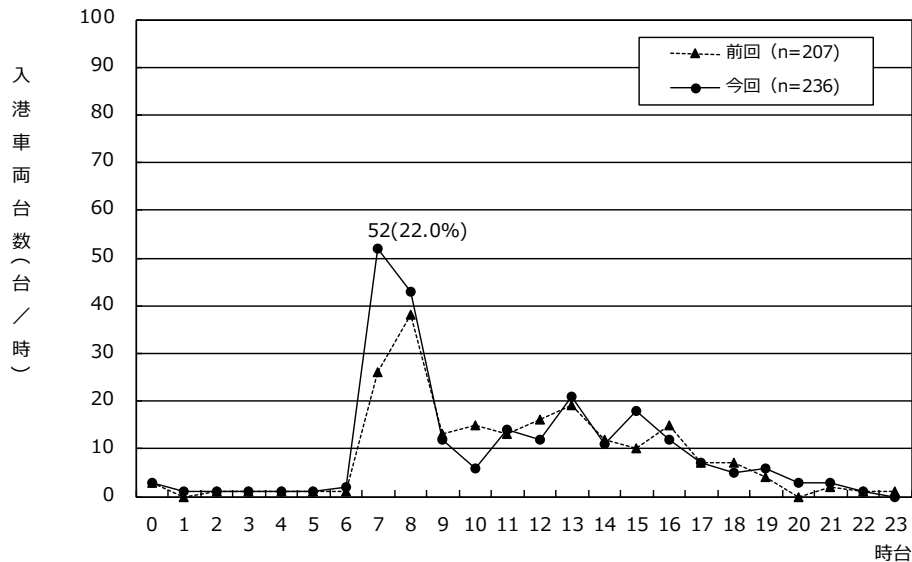


図 2-3-6 第7ゲートの時間帯別入港車両台数

⑥ 第8ゲート

第8ゲートのピークは7時台で、入港車両台数は19台、ピーク時集中率は10.8%となっている。前回調査と比較して、特に7時台、18時台、20時~22時台で入港車両台数が増加している。(図 2-3-7)

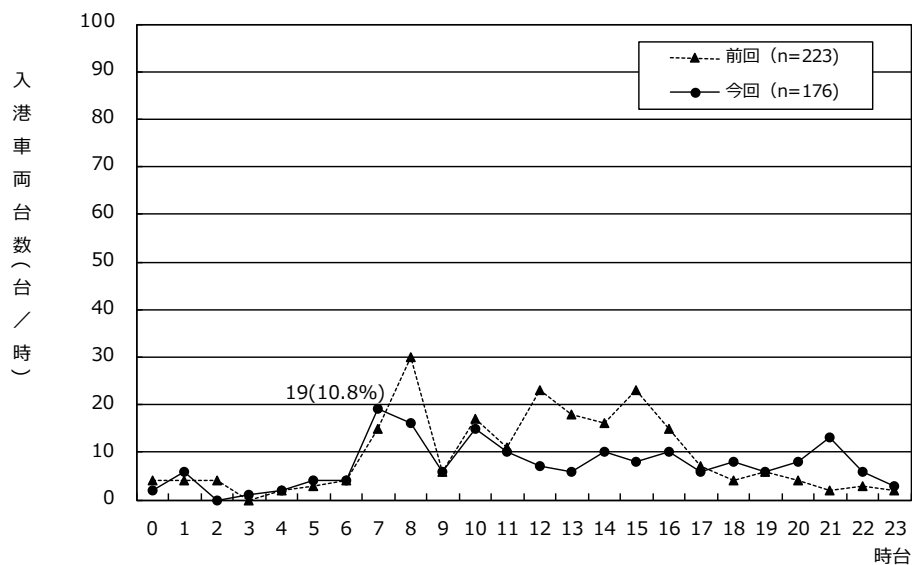


図 2-3-7 第8ゲートの時間帯別入港車両台数

## ⑦ 南部貨物ゲート（閉鎖時間 23:00～7:00）

南部貨物ゲートのピークは15時台で、入港車両台数は67台、ピーク時集中率は12.8%となっている。前回調査と比較して、8時台、10・11時台、14時～16時台、20時台で入港車両台数が増加しており、9時台、12・13時台、17・18時台では減少していることがわかる。（図2-3-8）

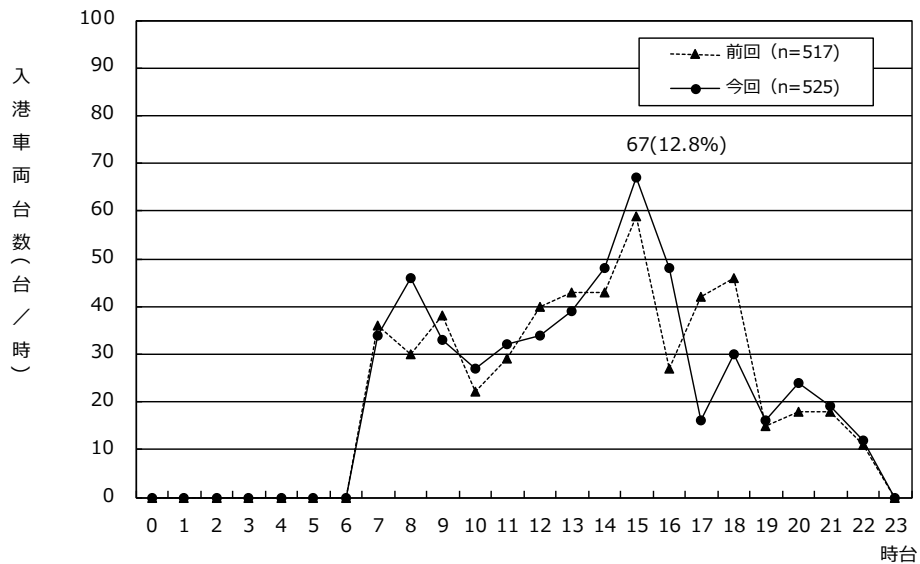


図 2-3-8 南部貨物ゲートの時間帯別入港車両台数

## (3) 車種別時間帯別入港車両台数

## ① 乗用車

乗用車のピークは8時台の2,235台であり、ピーク時集中率は14.3%となっている。前回調査と比較すると、大きな変化はみられないが、5時～8時台で入港車両台数が若干増加していることがわかる。(図2-3-9)

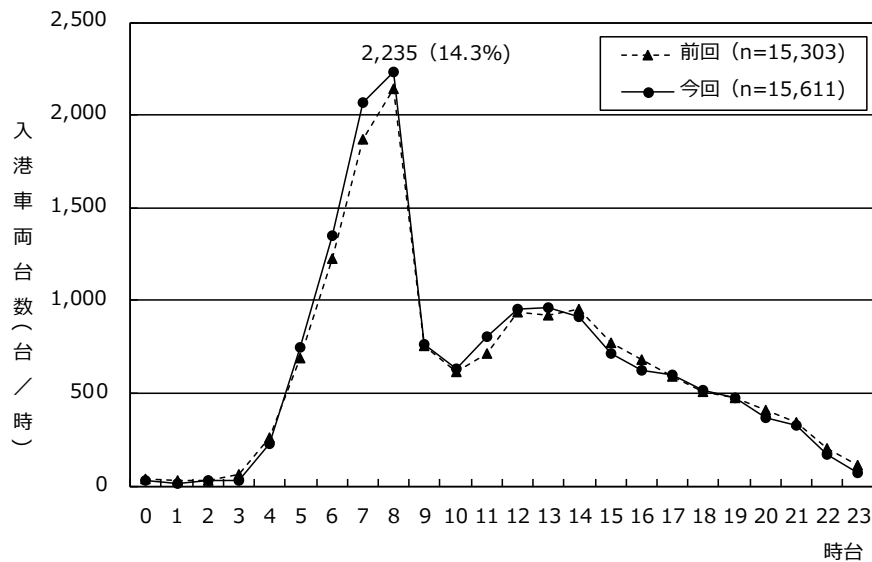


図 2-3-9 乗用車の時間帯別入港車両台数

## ② 貨物車

貨物車のピークは15時台の554台であり、ピーク時集中率は7.7%となっている。前回調査と比較すると、15・16時台で増加し、8時～10時台、13・14時台、17時台で減少していることがわかる。(図2-3-10)

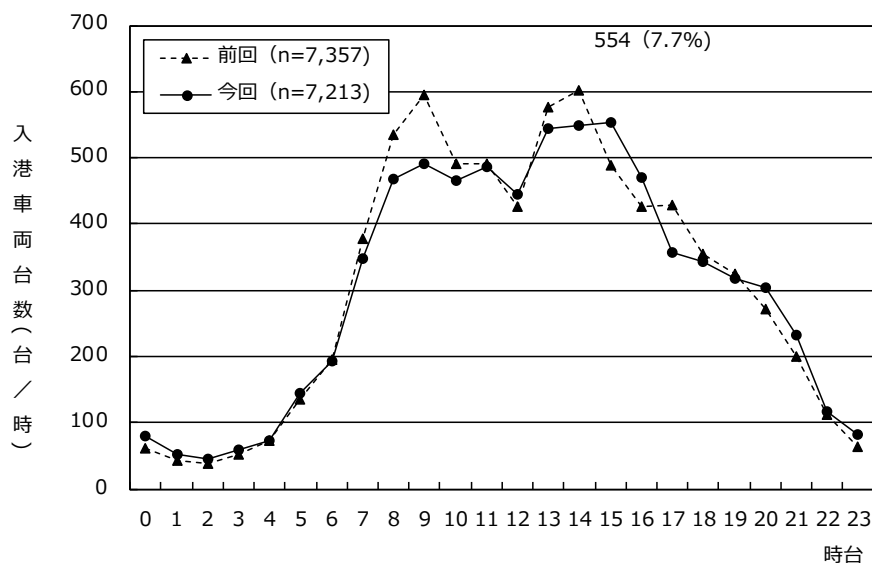


図 2-3-10 貨物車の時間帯別入港車両台数



## ③ タクシー・ハイヤー

タクシー・ハイヤーのピークは8時台の110台であり、ピーク時集中率は7.5%となっている。前回調査と比較すると、7時台、10時～13時台で入港車両台数が増加し、8・9時台、14～19時台、21～23時台で減少していることがわかる。(図 2-3-11)

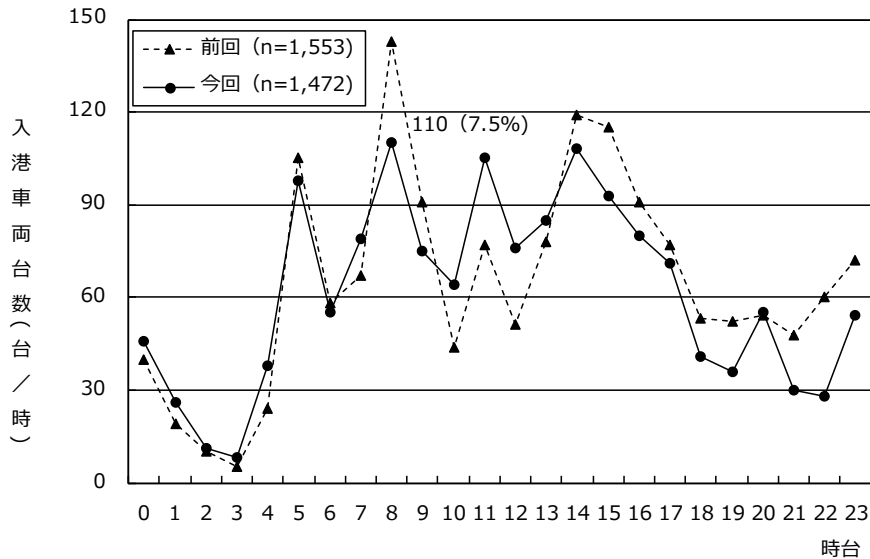


図 2-3-11 タクシー・ハイヤーの時間帯別入港車両台数

## ④ 路線バス

路線バスのピークは7時台の124台であり、ピーク時集中率は10.0%となっている。前回調査と比較すると、大きな変化はみられないが、7時～11時台、14時～22時台の入港車両台数が増加し、12・13時台でやや減少していることがわかる。(図 2-3-12)

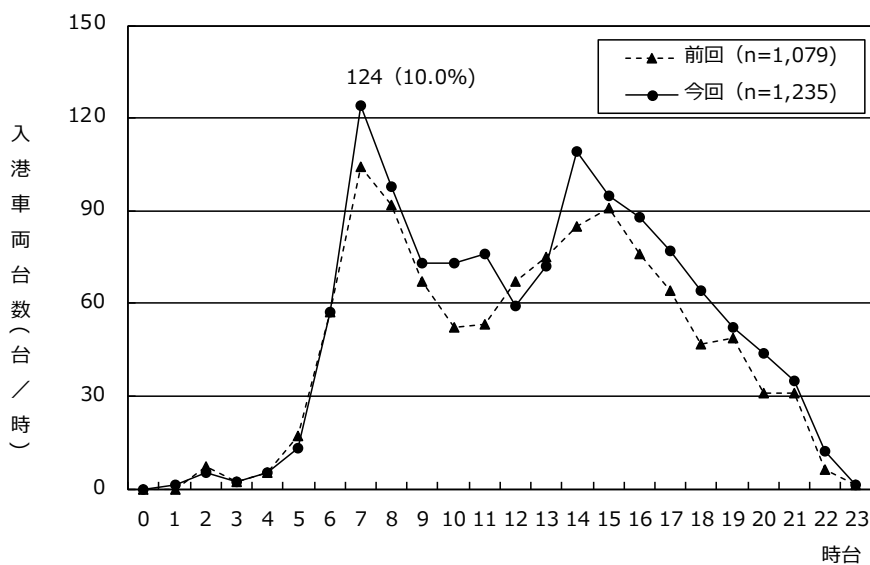


図 2-3-12 路線バスの時間帯別入港車両台数

## ⑤ 貸切・団体バス

貸切・団体バスのピークは7時台の61台であり、ピーク時集中率は7.7%となっている。前回調査と比較すると、大きな変化はみられないが、10時～13時台、16・17時台で入港車両台数が増加し、7・8時台、18時～22時台で減少している。(図2-3-13)

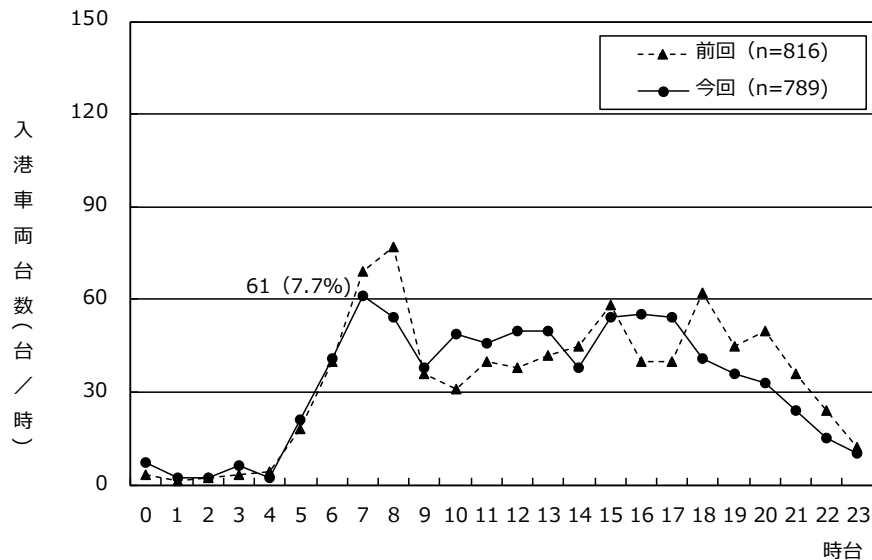


図 2-3-13 貸切・団体バスの時間別入港車両台数

## ⑥ 民間駐車場送迎車

民間駐車場送迎車のピークは17時台の60台であり、ピーク時集中率は8.6%となっている。前回調査と比較すると、大きな変化はみられないが、9時台、14時台、17時～21時台で入港車両台数が増加し、4時台、6時台、10時台、12時台、16時台、22時台で減少している。(図2-3-14)

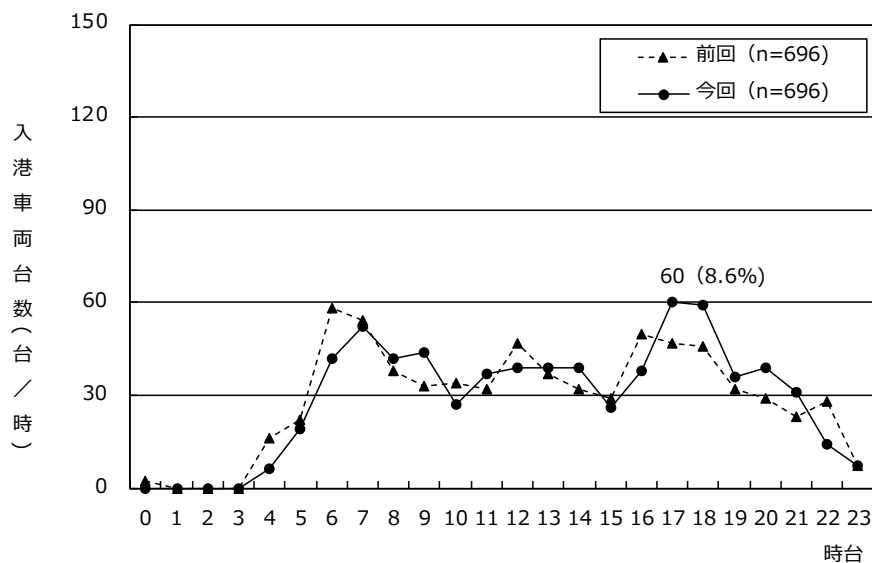


図 2-3-14 民間駐車場送迎車の時間別入港車両台数

⑦ ホテルバス

ホテルバスのピークは8時台の36台であり、ピーク時集中率は10.2%となっている。前回調査と比較すると、7時台の入港車両台数が減少しており、ピークが7時台から8時台にシフトしている。(図 2-3-15)

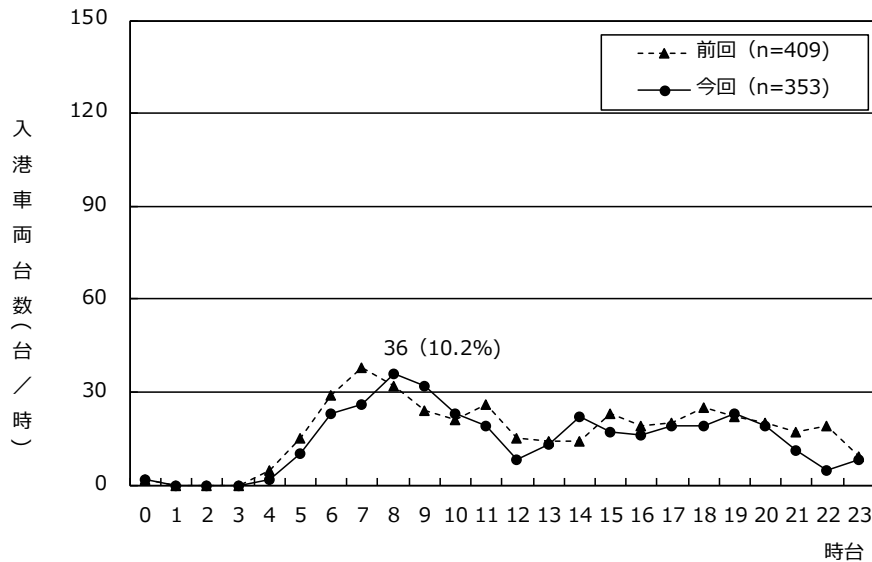


図 2-3-15 ホテルバスの時間帯別入港車両台数

⑧ ターミナル連絡バス

ターミナル連絡バスのピークは6、19時台の24台であり、ピーク時集中率は6.8%となっている。前回調査と比較すると、交通量のあるすべての時間帯で増加している。(図 2-3-16)

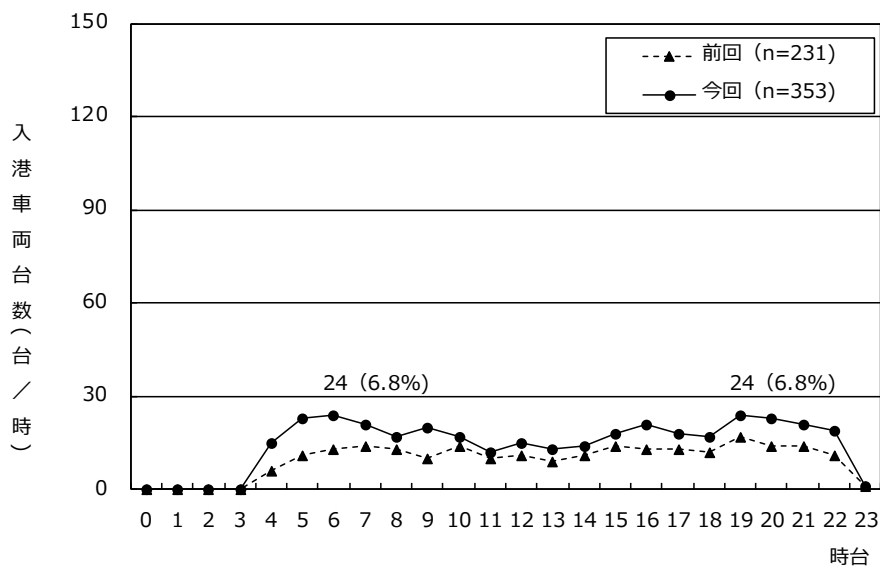


図 2-3-16 ターミナル連絡バスの時間帯別入港車両台数

## ⑨ 二輪車

二輪車のピークは8時台の58台であり、ピーク時集中率は19.3%となっている。前回調査と比較すると、おおむねすべての時間帯で減少していることがわかる。(図 2-3-17)

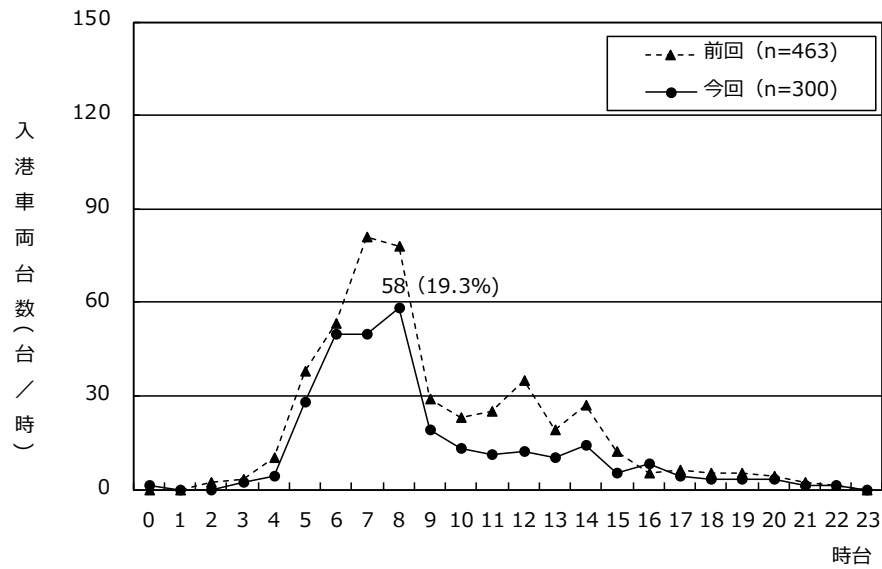


図 2-3-17 二輪車の時間帯別入港車両台数



### 3. 出発旅客アンケート調査

#### 3-1 アンケートの回収結果

##### (1) 総回収票数

調査票の回収票数は 14,000 票であり、前回調査の 6,182 票に比べて 2 倍以上となった（表 3-1-1）。なお、今回調査では、中南米の日本人票数が調査期間中（7/6～7/12）に目標獲得票数に達しなかったため、予備日の 7/13 にも調査を実施している。

調査方法は、前回調査と同様に、調査員によるヒアリング調査である。

表 3-1-1 調査票の総回収票数

調査実施日	回収票数(票)
2016.7.8～7.14（前回調査）	6,182
2018.7.6～7.13	14,000

## (2) 日本人、外国人、方面別の回収票数

日本人、外国人別の回収票数を表 3-1-2 に整理する。

回収票数は、「日本人」が 7,331 票（国際線：6,424 票、国内線：907 票）、「外国人」が 6,669 票（国際線：6,392 票、国内線：277 票）となっている。

方面別にみると、国際線の日本人では、オセアニア 9.8%、フィリピン 9.0%、グアム・サイパン 6.8%が上位となっており、外国人では、中国 12.9%、韓国 12.0%、台湾 12.0%が上位となっている。

国内線の日本人についてみると、九州 23.7%、北海道 23.2%、近畿 22.4%が上位となっており、外国人では、北海道 24.5%、九州 23.5%、近畿 20.2%が上位となっている。

表 3-1-2 方面、日本人、外国人別の回収票数

方面	回収票数（票）			構成比		
	日本人	外国人	総計	日本人	外国人	総計
1 北米	316	265	581	4.9%	4.1%	4.5%
2 ハワイ	428	138	566	6.7%	2.2%	4.4%
3 中南米	299	200	499	4.7%	3.1%	3.9%
4 韓国	364	768	1,132	5.7%	12.0%	8.8%
5 中国	339	824	1,163	5.3%	12.9%	9.1%
6 台湾	409	765	1,174	6.4%	12.0%	9.2%
7 香港	363	684	1,047	5.7%	10.7%	8.2%
8 タイ	279	284	563	4.3%	4.4%	4.4%
9 マレーシア	258	212	470	4.0%	3.3%	3.7%
10 シンガポール	247	245	492	3.8%	3.8%	3.8%
11 フィリピン	577	462	1,039	9.0%	7.2%	8.1%
12 インドネシア	340	154	494	5.3%	2.4%	3.9%
13 その他東南アジア	341	166	507	5.3%	2.6%	4.0%
14 西南アジア	221	253	474	3.4%	4.0%	3.7%
15 中近東・アフリカ	321	225	546	5.0%	3.5%	4.3%
16 オセアニア	630	408	1,038	9.8%	6.4%	8.1%
17 グアム・サイパン	435	71	506	6.8%	1.1%	3.9%
18 ヨーロッパ	257	268	525	4.0%	4.2%	4.1%
国際線計	6,424	6,392	12,816	100.0%	100.0%	100.0%
19 北海道	210	68	278	23.2%	24.5%	23.5%
20 東北	22	5	27	2.4%	1.8%	2.3%
21 関東	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%
22 北陸	13	0	13	1.4%	0.0%	1.1%
23 中部	64	21	85	7.1%	7.6%	7.2%
24 近畿	203	56	259	22.4%	20.2%	21.9%
25 中国	30	11	41	3.3%	4.0%	3.5%
26 四国	54	12	66	6.0%	4.3%	5.6%
27 九州	215	65	280	23.7%	23.5%	23.6%
28 沖縄	96	39	135	10.6%	14.1%	11.4%
国内線計	907	277	1,184	100.0%	100.0%	100.0%
総計	7,331	6,669	14,000	100.0%	100.0%	100.0%

## 3-2 拡大係数の検討

### (1) 拡大方針

アンケート調査結果の拡大においては、以下の3つのカテゴリ区分別に拡大を行うものとする。

- ① 日本人／外国人別
- ② 出発方面別
- ③ 1PTB・2PTB／3PTB（ターミナル別）

拡大係数は、サンプル率の逆数として算定されるため実数値となる。実数値の拡大係数を用いて集計表を作成し、個々のマス目の集計値を四捨五入により整数化して合計値を積み上げると、集計表ごとの合計値が変動してしまう可能性が生じる。そのため、本調査では、前回調査と同様、拡大係数を予め整数化してからデータに付与することとした。

拡大係数の整数化の方法としては、同じ拡大カテゴリ区分内のサンプルに1つ違いの2つの整数の拡大係数をランダムに付与することで、上記のカテゴリ区分別の合計数に影響がないように調整を行っている。

次ページに、算定フロー図を掲載する（図 3-2-1）。



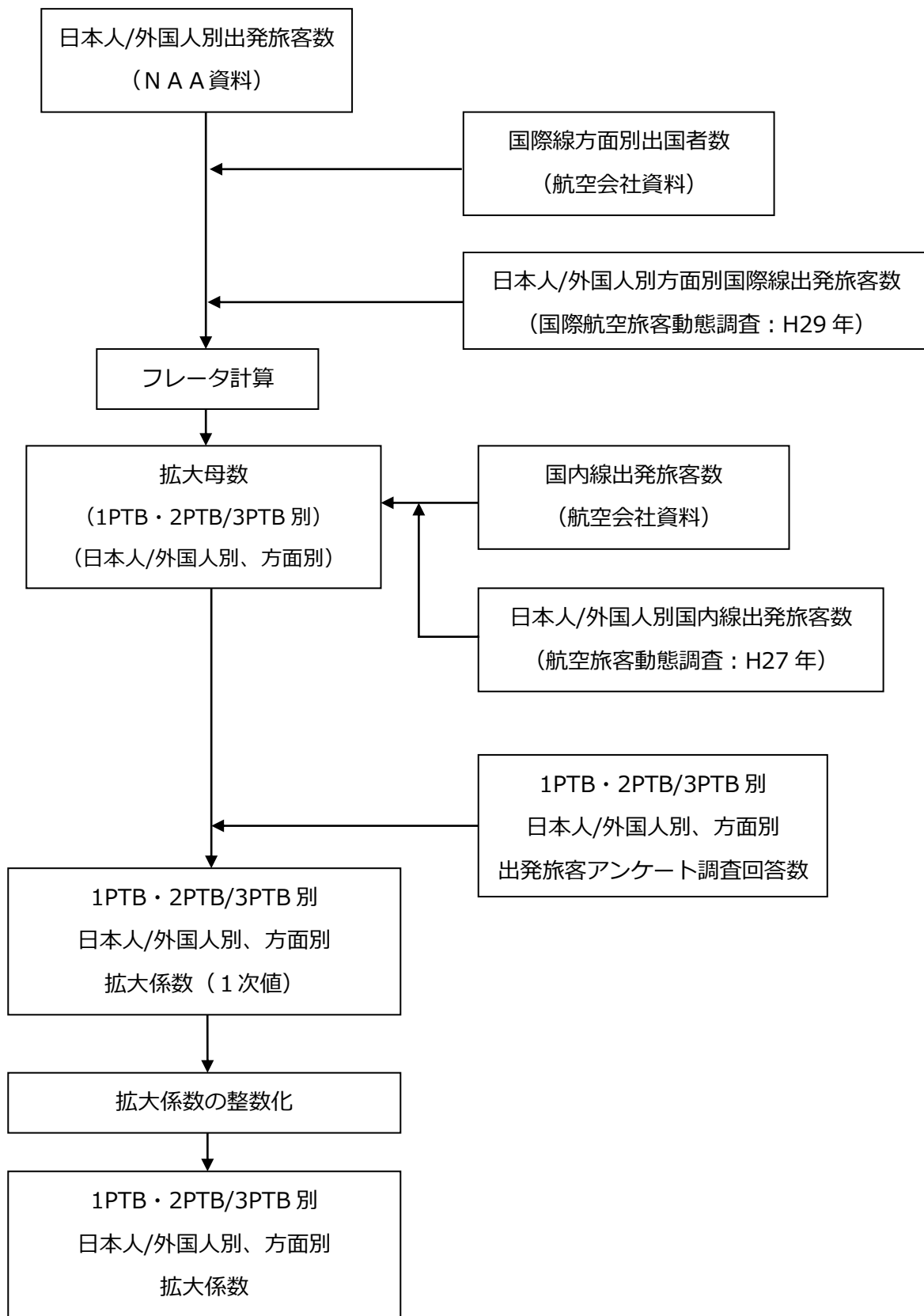


図 3-2-1 拡大係数の算定フロー

## (2) 拡大母数の推計

アンケート調査の拡大母数として、入手した母数は次の通りである。

- 日別日本人／外国人別出国者数
- 国際線日別便別属性別（大人、子供、幼児）出国者数
- 国内線日別便別属性別（大人、子供、幼児）出国者数

## ① 必要な拡大母数

(1) の拡大方針に則ると必要な拡大母数としては、下図に示す赤線枠内のカテゴリの母数が必要となる。(入手データは青色の部分)

日本人、外国人／方面	北米	ハワイ	中南米	・・・	グアム・サイパン	ヨーロッパ	3PTB 国際線	合計
日本人								
外国人								
合計								

## ② 推計方法

以上より、既存の統計データを活用して拡大母数を推計した。具体的には、日本人／外国人の方面別利用者数について、平成 29 年に実施された「国際航空旅客動態調査」(36 頁「参考」参照)の日本人／外国人別の出発方面別構成比を用いて各要素の母数を推計した。

なお、拡大母数としては、アンケート調査の対象外とした子ども、幼児を除く数値を用いている。

## ③ 拡大母数の推計結果

以下に、国際線および国内線の拡大母数の推計結果を示す（表 3-2-1、表 3-2-2）。

表 3-2-1 国際線の拡大母数の推計結果

方面	日本人		外国人	
	1PTB・2PTB	3PTB	1PTB・2PTB	3PTB
北米	18,987	0	19,833	0
ハワイ	12,834	0	4,300	0
中南米	1,171	0	940	0
韓国	9,286	1,125	20,798	4,945
中国	10,365	502	25,562	2,540
台湾	7,283	1,167	15,720	4,872
香港	7,945	384	20,131	2,024
タイ	6,837	0	8,454	0
マレーシア	3,726	0	3,363	0
シンガポール	2,446	0	2,383	0
フィリピン	4,992	650	4,202	900
インドネシア	6,498	0	2,637	0
その他東南アジア	6,884	0	3,930	0
西南アジア	2,059	0	2,545	0
中近東・アフリカ	5,525	0	4,340	0
オセアニア	5,270	1,208	3,308	1,252
グアム・サイパン	4,274	0	807	0
ヨーロッパ	12,766	0	14,344	0
総計	129,148	5,036	157,594	16,533

表 3-2-2 国内線の拡大母数の推計結果

方面	日本人		外国人	
	1PTB・2PTB	3PTB	1PTB・2PTB	3PTB
国内	15,940	48,549	3,894	11,862

## (3) 拡大係数の算定

以下に、拡大係数の算定結果を示す（表 3-2-3～表 3-2-10）。

## ① 日本人拡大係数（国際線）

表 3-2-3 日本人拡大係数（国際線）【1PTB・2PTB】

方面	母数	サンプル数	母数/サンプル数	拡大係数1	サンプル数1	拡大係数2	サンプル数2
北米	18,987	316	60.1	60	(289)	61	(27)
ハワイ	12,834	428	30.0	29	(6)	30	(422)
中南米	1,171	299	3.9	3	(25)	4	(274)
韓国	9,286	297	31.3	31	(218)	32	(79)
中国	10,365	332	31.2	31	(259)	32	(73)
台湾	7,283	371	19.6	19	(137)	20	(234)
香港	7,945	322	24.7	24	(105)	25	(217)
タイ	6,837	279	24.5	24	(138)	25	(141)
マレーシア	3,726	258	14.4	14	(144)	15	(114)
シンガポール	2,446	247	9.9	9	(24)	10	(223)
フィリピン	4,992	453	11.0	11	(444)	12	(9)
インドネシア	6,498	340	19.1	19	(302)	20	(38)
その他東南アジア	6,884	341	20.2	20	(277)	21	(64)
西南アジア	2,059	221	9.3	9	(151)	10	(70)
中近東・アフリカ	5,525	321	17.2	17	(253)	18	(68)
オセアニア	5,270	519	10.2	10	(439)	11	(80)
グアム・サイパン	4,274	435	9.8	9	(76)	10	(359)
ヨーロッパ	12,766	257	49.7	49	(84)	50	(173)

表 3-2-4 日本人拡大係数（国際線）【3PTB】

方面	母数	サンプル数	母数/サンプル数	拡大係数1	サンプル数1	拡大係数2	サンプル数2
北米	0	0	-	-	-	-	-
ハワイ	0	0	-	-	-	-	-
中南米	0	0	-	-	-	-	-
韓国	1,125	67	16.8	16	(14)	17	(53)
中国	502	7	71.7	71	(2)	72	(5)
台湾	1,167	38	30.7	30	(11)	31	(27)
香港	384	41	9.4	9	(26)	10	(15)
タイ	0	0	-	-	-	-	-
マレーシア	0	0	-	-	-	-	-
シンガポール	0	0	-	-	-	-	-
フィリピン	650	124	5.2	5	(94)	6	(30)
インドネシア	0	0	-	-	-	-	-
その他東南アジア	0	0	-	-	-	-	-
西南アジア	0	0	-	-	-	-	-
中近東・アフリカ	0	0	-	-	-	-	-
オセアニア	1,208	111	10.9	10	(13)	11	(98)
グアム・サイパン	0	0	-	-	-	-	-
ヨーロッパ	0	0	-	-	-	-	-

## ② 外国人拡大係数（国際線）

表 3-2-5 外国人拡大係数（国際線）【1PTB・2PTB】

方面	母数	サンプル数	母数/サンプル数	拡大係数1	サンプル数1	拡大係数2	サンプル数2
北米	19,833	265	74.8	74	(42)	75	(223)
ハワイ	4,300	138	31.2	31	(116)	32	(22)
中南米	940	200	4.7	4	(60)	5	(140)
韓国	20,798	602	34.5	34	(272)	35	(330)
中国	25,562	754	33.9	33	(74)	34	(680)
台湾	15,720	586	26.8	26	(102)	27	(484)
香港	20,131	631	31.9	31	(61)	32	(570)
タイ	8,454	284	29.8	29	(66)	30	(218)
マレーシア	3,363	212	15.9	15	(29)	16	(183)
シンガポール	2,383	245	9.7	9	(67)	10	(178)
フィリピン	4,202	428	9.8	9	(78)	10	(350)
インドネシア	2,637	154	17.1	17	(135)	18	(19)
その他東南アジア	3,930	166	23.7	23	(54)	24	(112)
西南アジア	2,545	253	10.1	10	(238)	11	(15)
中近東・アフリカ	4,340	225	19.3	19	(160)	20	(65)
オセアニア	3,308	322	10.3	10	(234)	11	(88)
グアム・サイパン	807	71	11.4	11	(45)	12	(26)
ヨーロッパ	14,344	268	53.5	53	(128)	54	(140)

表 3-2-6 外国人拡大係数（国際線）【3PTB】

方面	母数	サンプル数	母数/サンプル数	拡大係数1	サンプル数1	拡大係数2	サンプル数2
北米	0	0	-	-	-	-	-
ハワイ	0	0	-	-	-	-	-
中南米	0	0	-	-	-	-	-
韓国	4,945	166	29.8	29	(35)	30	(131)
中国	2,540	70	36.3	36	(50)	37	(20)
台湾	4,872	179	27.2	27	(140)	28	(39)
香港	2,024	53	38.2	38	(43)	39	(10)
タイ	0	0	-	-	-	-	-
マレーシア	0	0	-	-	-	-	-
シンガポール	0	0	-	-	-	-	-
フィリピン	900	34	26.5	26	(18)	27	(16)
インドネシア	0	0	-	-	-	-	-
その他東南アジア	0	0	-	-	-	-	-
西南アジア	0	0	-	-	-	-	-
中近東・アフリカ	0	0	-	-	-	-	-
オセアニア	1,252	86	14.6	14	(38)	15	(48)
グアム・サイパン	0	0	-	-	-	-	-
ヨーロッパ	0	0	-	-	-	-	-

## ③ 日本人拡大係数（国内線）

表 3-2-7 日本人拡大係数（国内線）【1PTB・2PTB】

方面	母数	サンプル数	母数/サンプル数	拡大係数1	サンプル数1	拡大係数2	サンプル数2
国内	15,940	441	36.1	36	(377)	37	(64)

表 3-2-8 日本人拡大係数（国内線）【3PTB】

方面	母数	サンプル数	母数/サンプル数	拡大係数1	サンプル数1	拡大係数2	サンプル数2
国内	48,549	466	104.2	104	(381)	105	(85)

## ④ 外国人拡大係数（国内線）

表 3-2-9 外国人拡大係数（国内線）【1PTB・2PTB】

方面	母数	サンプル数	母数/サンプル数	拡大係数1	サンプル数1	拡大係数2	サンプル数2
国内	3,894	125	31.2	31	(106)	32	(19)

表 3-2-10 外国人拡大係数（国内線）【3PTB】

方面	母数	サンプル数	母数/サンプル数	拡大係数1	サンプル数1	拡大係数2	サンプル数2
国内	11,862	152	78.0	78	(146)	79	(6)

## 参考：国際航空旅客動態調査

## (1) 調査の概要

国際航空旅客動態調査は、国際航空旅客の総合的な動態を捉え、今後の空港整備のための基礎資料を得ることを目的とし、昭和 62 年度から毎年実施しており、平成 21 年 4 月からは、統計法（平成 19 年法第 53 号）に基づく一般統計調査となっている。

調査の対象としては、調査実施期間に、国際定期便および定期的に就航するプログラムチャーター便が就航している全ての空港からの出国旅客（日本人、外国人）および成田国際空港・東京国際空港・中部国際空港・関西国際空港を利用する乗継旅客を対象に、偏りが生じないよう全ての出発便からまんべんなくランダムに調査対象者を選定している。

調査時期は、毎年 8 月および 11 月頃の 1 回 2 日～1 週間程度とし、出国手続き後の待合室およびサテライト等において、調査員による面接調査または回答者自らの記入により調査している。

調査項目としては、旅行目的、空港のアクセス手段、旅行先の訪問地、旅行日数、個人属性等となっている。

また、集計にあたっては拡大が行われており、週間値と年間値の 2 つの拡大が行われている。

## (2) 平成 29 年度調査の概要

## ① 成田空港の調査日

ピーク時：平成 29 年 8 月 18 日（金）～24 日（木）の 1 週間

オフピーク時：平成 29 年 11 月 14 日（火）～20 日（月）の 1 週間

## ② 回収サンプル数

統計的な有意性（成田空港の場合は信頼度：95%、相対誤差：0.20、カテゴリ数：32＝目的 2×国籍 2×発地 4×行先 2）を考慮して目標サンプル数を設定し、8 月調査では日本人：1,463 人、外国人：1,534 人、11 月調査では日本人：1,473 人、外国人：1,521 人となっている。

## ③ 調査票

平成 29 年度調査で用いられた調査票を次ページに示す（図 3-2-2、図 3-2-3）。

海外旅行についてのお伺い

現在、国土交通省では海外へ旅行される方の意識調査を行っています。この調査は、海外へ旅行される日本人の方及び外国人旅行者の旅行の振替を調査し、今後の航空行政の基礎資料とするものです。この調査の結果は統計的に処理し、個人のお名前を出したりしてご迷惑をおかけすることはありません。ご出発間際のおわかれの際、誠に恐れ入りますが、わずかな時間ですので是非ご協力をお願いいたします。



政府統計  
統計法に基づく国  
勢調査の統計調査で  
調査票情報の秘密  
の取扱いを全期間  
します。

国土交通省 航空局  
現在、国土交通省では海外へ旅行される方の意識調査を行っています。この調査は、海外へ旅行される日本人の方及び外国人旅行者の旅行の振替を調査し、今後の航空行政の基礎資料とするものです。この調査の結果は統計的に処理し、個人のお名前を出したりしてご迷惑をおかけすることはありません。ご出発間際のおわかれの際、誠に恐れ入りますが、わずかな時間ですので是非ご協力をお願いいたします。

【該当する番号に○印を付けるか、または空欄にご記入下さい】

問1 出発便名をご記入下さい。 便名: (記入例: J L 999)

問2 座席のクラスに○印を付けて下さい。 1. エコノミー 2. プレミアムエコノミー 3. ビジネス 4. ファースト

問3 あなたの住所をご記入下さい。  
(海外居住の方は右の※印を○印で囲んだ上、今回の日本の主な滞在地をお知らせ下さい) ※海外居住

都道府県 市 区

問4 ①今回の旅行の目的は何ですか? (主な目的1つに○印を付けて下さい)  
1. 観光・レジャー 2. 家族・知人の訪問 3. 業務 (以下の問4②の設問にもお答え下さい)  
4. 研修・学会等 5. 留学 6. 海外居住地向への帰国 (業務目的を除く) 7. その他

②問4①で「3. 業務」を選択された方は、以下の設問 (業種・事業段階・出張頻度) にもお答え下さい。

●業種  
【製造業】 1. 食品 2. 繊維 3. 医薬品 4. 一般機械 5. 電子部品 6. 電気機器 7. 輸送機械 8. 化学品 9. 金属 10. その他製造  
【非製造業】 11. 卸・小売 12. 建設 13. 運輸・通信 14. 情報 15. 金融  
16. サービス業 17. 農林水産 18. その他

●事業段階 1. 企画・調査 2. 立上げ段階 3. 一般業務 4. その他

●出張頻度 (今回の主な訪問国への過去一年間の訪問回数) \_\_\_\_\_ 回

問5 今回の旅行で自宅から空港まで利用した交通機関の全てに○印を付けて下さい。  
(国内線飛行機を利用された方は、国内線の出発空港と到着空港をご記入下さい)  
1. 乗用車 2. 乗用車 (駐車場利用) 3. タクシー・ハイヤー  
4. 空港直行バス\*1 5. 高速バス (空港直行バス以外) \*2 6. 貸切りバス  
7. 路線バス 8. 成田エクスプレス (成田のみ) 9. 京成スカイライナー (成田のみ)  
10. JRはるか (関西のみ) 11. 南海ラピート (関西のみ) 12. 新幹線  
13. その他JRの特急・優等列車 14. その他JR 15. その他私鉄・地下鉄  
16. モノレール 17. 旅客船・フェリー  
18. 国内線飛行機 19. その他

\*1: 主要都市から空港まで運行するバス (例: 東京駅→成田空港) \*2: 主要都市間を高速道路を利用して運行するバス (例: 大宮駅→東京駅)

2つ以上の交通機関を利用された方は、最後に利用された交通機関の番号をご記入下さい。

番号: \_\_\_\_\_

問6 今日、自宅 (問3の住所) からいらしゃいましたか?  
(途中会社等に寄られた方でも今日自宅から来られた方は「はい」を選択して下さい)  
1. はい (問7へ進んで下さい) 2. いいえ (裏面の問8へ進んで下さい)

問7 問6で「1. はい」と答えた方にお伺いします。今日の自宅から空港までの所要時間をご記入下さい。  
(ただし、途中、用事で立ち寄られた時間は除いて下さい)

時間 \_\_\_\_\_ 分

【調査員記入欄】  
調査員 月 日 調査時間 \_\_\_\_\_ 調査員 NO. \_\_\_\_\_  
01 成田 02 関西 03 軒先 04 新潟 05 福岡 06 中部 07 小松 08 福岡 09 熊本 10 新潟 11 札幌 12 那覇 14 旭川 15 釧路 17 那覇  
18 秋田 20 仙台 22 広島 24 高松 25 松山 27 札幌 28 大分 29 宮崎 36 青森 42 富山 49 岡山 62 石井 73 美保 86 佐賀 91 静岡 92 茨城

問8 今回の旅行で空港をご利用になる理由は次のどれですか? (該当するものすべてに○印を付けて下さい)

1. 自宅から空港まで来るのが便利だから
2. 出発したい日に出ている便が空港発であったから
3. 目的地へは空港発の便しかなかったから
4. 旅行会社が用意した航空券 (パッケージツアー含む) が空港発であったから
5. 海外へ出る前に空港周辺に立ち寄る用事があったから
6. 当空港発の安い航空券が手に入ったから
7. 格安航空会社 (LCC) が就航しているから
8. マイレージを貯めている (利用できる) 航空会社が就航しているから
9. その他

問9 今回の旅行についてお答え下さい。

①日本出国後に訪問される予定の都市名をご記入下さい。  
最初の訪問都市 ( ) 国 ( )  
経由空港名 ( )  
第2の訪問都市 ( )  
第3の訪問都市 ( )  
第4の訪問都市 ( )  
第5の訪問都市 ( )  
第6の訪問都市 ( )  
帰国時の出発都市 ( )  
経由空港名 ( )  
国 ( )

※第2～第6の訪問都市がない場合は本記入欄に書きません。  
※5都市以上訪問される場合は主要な5都市をご記入下さい。

②帰国時当空港を利用されますか? (当空港で入手続きをされますか?)  
1. はい 2. いいえ → 入国空港名 (国際線): \_\_\_\_\_  
(問4①で旅行目的が「5. 留学」あるいは「6. 海外居住地向への帰国」と答えた方は回答不要です)

③今回の旅行は総計で何日ですか? \_\_\_\_\_ 日

④今回の旅行は団体旅行ですか? 1. はい 2. いいえ、個人で旅行

⑤あなたの航空券は次のどれですか? (該当するものに○印を付けて下さい)  
1. 往復航空券 2. 往復航空券 (パッケージツアーに含まれる) 3. 片道航空券

⑥あなた一人分の航空券の料金をご記入下さい。(空港使用料や燃油サーチャージ込みの料金をご記入下さい。また、団体旅行・パッケージツアーの方は参加料金をご記入下さい。)  
料金: \_\_\_\_\_ 円 □: マイレージを利用した場合はチェック

問10 あなたの性別に○印を付けて下さい。 1. 男 2. 女

問11 あなたの年齢をご記入下さい。 \_\_\_\_\_ 歳

問12 あなたの職業に○印を付けて下さい。  
1. 会社員 2. 公務員 3. 専門・自由業 4. 自営業 5. 農林・漁業  
6. 主婦・家事手伝い 7. 学生 8. 無職 9. その他

問13 お答えなければ、あなたの年収 (税込み) に○印を付けて下さい。  
1. なし 2. 200万円未満 3. 200～399万円 4. 400～599万円  
5. 600～799万円 6. 800～999万円 7. 1,000～1,999万円 8. 2,000万円以上

【ご協力ありがとうございます。】

図 3-2-2 国際航空旅客動態調査 (日本人調査票)



### 海外旅行についてのお伺い

外国人・日本人

国土交通省 航空局

現在、国土交通省では海外へ旅行される方の実態調査を行っています。この調査は、海外へ旅行される日本人の方及び外国人旅行者の実態を調査し、今後の航空行政の基礎資料とするものです。この調査の結果は統計的に処理し、個人のお名前を出しはしりしてご迷惑をおかけすることはありません。ご出発開廊のかわりにお名前、誠に恐れ入りますが、わずかな時間ですのでは是非ご協力をお願いいたします。

★該当する番号に○印をつけるか、または空欄にご記入下さい。

●日本出国時のことについてお伺いします。全員、お答え下さい。

問1	出発航空券をご記入下さい。 便名: _____ (記入例: J L 999)
問2	乗席のクラスに○印を付けて下さい。 1. エコノミー 2. プレミアエコノミー 3. ビジネス 4. ファースト
問3	①あなたの次の行き先 (国・都市) をご記入下さい。 国名: _____ 都市名: _____ ②日本を出国直後、どこまで經由しますか? 1. はい → 經由空港名: _____ 2. いいえ
問4	③今の旅行では、①で答えた行き先(国・都市)の場所を訪問しますか? (最初の乗降の出発地は除きます) 1. はい 2. いいえ 3. その他 国名: _____ 都市名: _____
問5	④今の旅行の目的は何ですか? (主なもの1つに○印を付けて下さい) 1. 観光・レジャー 2. 家族・知人の訪問 3. 業務 4. 研修・学会等 5. 留学 6. 乗り継ぎ 7. その他 日本での最後の訪問地(日本居住者の方は現住所)から当空港まで利用した交通機関の全てに○印を付けて下さい。 1. 空港直行バス <sup>(1)</sup> 2. 高速バス(空港直行バス以外) <sup>(2)</sup> 3. 貸切バス 4. 路線バス 5. 新幹線 6. 優等列車 7. 在来線、地下鉄 8. モノレール 9. タクシー、ハイヤー 10. レンタカー 11. その他の乗用車 12. 旅客船・フェリー 13. 国内線飛行機 14. その他 ※1. 主要駅から空港まで運行するバス(例: 東武東上線→成田空港) ※2. 主要駅間を高速度列車で運行するバス(例: 大宮駅→東京駅)
問6	2つ以上の交通機関を利用された方は、最後に利用された交通機関の番号をご記入下さい。 番号: _____ ⑤今の旅行で当空港をご利用になる理由は次のどれですか? (該当するものに○印を付けて下さい) 1. 当空港が最後の訪問地から近いから 2. 出発したい日に出ている便が当空港発だったから 3. 目的地へは当空港発の便しかなかったから 4. 旅行会社が用意した航空券(パッケージツアー含む)が当空港発だったから 5. 海外へ出る前に当空港周辺に立ち寄る用事があったから 6. 当空港を利用した方が旅行費用が安くなるから 7. 格安航空会社(LCC)が就航しているから 8. マイレージを貯めている(利用できる)航空会社が就航しているから 9. その他
問7	⑥今の旅行は団体旅行ですか? 1. はい 2. いいえ、個人で旅行 → パーティの人数をご記入下さい。 _____ 人
問8	⑦あなたの航空券は次のどれですか? (該当するものに○印を付けて下さい) 1. 往復航空券 2. 往復航空券(パッケージツアーに含まれる) 3. 片道航空券 ⑧あなたの一人分の航空券の料金をご記入下さい。また、記入した料金の通貨単位に○印を付けてください。 (空席利用料や機内サービス料金をご記入下さい。また、団体旅行・パッケージツアーの方は動向代を記入して下さい) 料金: _____ 【通貨単位: 01USD・02EUR・03JPY・04CNY・05KRW・06GBP・07RUB・08CHF・09CAD・10AUD・11NZD・12HKD・13TWD・14SGD・15THB・16MYR・17PHP・18IDR・19INR・20その他( )】
問9	⑨今の旅行は総計で何日ですか? _____ 日
問10	⑩今の旅行での訪問国数は日本を含め何国ですか? _____ 国

調査員(記入欄)  
調査日 月 日 調査時間 \_\_\_\_\_  
調査員 NO. \_\_\_\_\_  
01 成田 02 羽田 03 新千歳 04 新潟 05 羽田 06 中部 07 小松 08 福岡 09 熊本 10 那覇 11 札幌 12 那覇 13 旭川 14 旭川 15 釧路  
16 函館 17 函館 18 秋田 20 仙台 22 広島 24 札幌 25 松山 27 松山 28 大分 29 宮崎 36 青森 42 高山 49 富山 62 石川 73 東京 86 長崎 91 静岡 92 茨城  
\_\_\_\_\_ 県に属して下さい

●日本入国時のことについてお伺いします。日本訪問者のみお答え下さい。  
なお、3ヶ月以上日本に居住されている方(留学生等を含む)は問15に進んで下さい。

問11	①日本への旅行の最初の出発地をご記入下さい。 国名: _____ 都市名: _____ ②日本へ来たとき、どこかに立ち寄られましたか? 1. はい → 日本へ入国する前に最後に立ち寄られた国・都市名をご記入下さい。 2. いいえ
問12	③日本へ来る直前に、どこまで經由しましたか? 1. はい → 經由空港名: _____ 2. いいえ
問13	本日の利用空港と日本への入国空港は同じですか? 1. 同じ 2. 違う → 入国空港名: _____ ④今回の旅行の日本での訪問地、移動日数を以下にご記入下さい。訪問地および移動交通機関は回答欄からお選び下さい。なお、訪問地が以下の選抜地にない場合は具体的な訪問地名をご記入下さい。
問14	⑤日本での滞在は何日ですか? 1. 1日 2. 2~3日 3. 4~6日 4. 7~9日 5. 10~14日 6. 15~19日 7. 20日~1か月 8. 1か月以上
●全員、お答え下さい。	
問15	⑥あなたの国籍をご記入下さい。 _____
問16	⑦あなたは日本居住者ですか? (ここでは3ヶ月以上日本に居住されている方を日本居住者として) 1. はい → 日本での居住地(都市名): _____ 2. いいえ
問17	⑧あなたの性別に○印を付けて下さい。 1. 男 2. 女
問18	⑨あなたの年齢をご記入下さい。 _____ 歳
問19	⑩あなたの職業に○印を付けて下さい。 1. 会社員 2. 公務員 3. 専門・自由業 4. 自営業 5. 農林・漁業 6. 主婦 7. 学生 8. 無職 9. その他
問20	⑪お支払いをしなければ、あなたの年収(税込み)に○印を付けて下さい。(US\$で持参下さい) 1. なし 2. \$5,000未満 3. \$5,000~\$9,999 4. \$10,000~\$19,999 5. \$20,000~\$29,999 6. \$30,000~\$39,999 7. \$40,000~\$49,999 8. \$50,000~\$99,999 9. \$100,000~\$199,999 10. \$200,000以上

16 (ご協力ありがとうございました。)

図3-2-3 国際航空旅客動態調査(外国人調査票)

## 3-3 回答者の属性

## (1) 日本人・外国人の別

拡大後のアンケート回答者の日本人／外国人別構成は、日本人が 198,673 人 (51.1%)、外国人が 189,886 人 (48.9%) となっており、前回調査より外国人の構成比が 6 ポイントほど増加している。国際線では外国人の方が多く、特に 3PTB では構成比が 76.7%に達している。一方、国内線では、1PTB・2PTB、3PTB とともに、日本人が 80.4%となっている。(図 3-3-1、図 3-3-2)

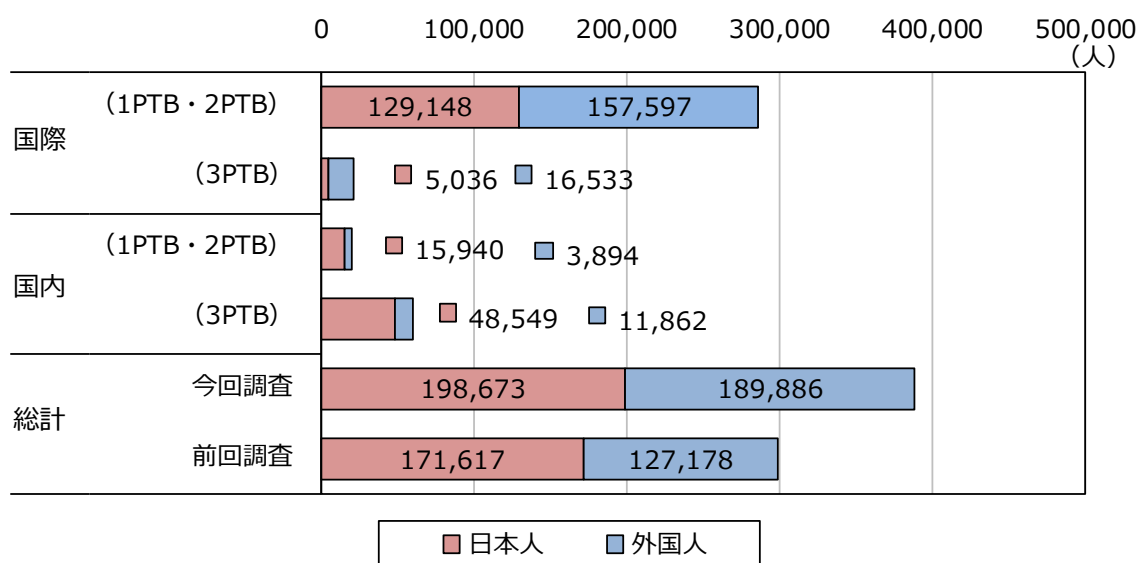


図 3-3-1 日本人／外国人別構成 (国際／国内線別・ターミナル別) 《週間拡大値》

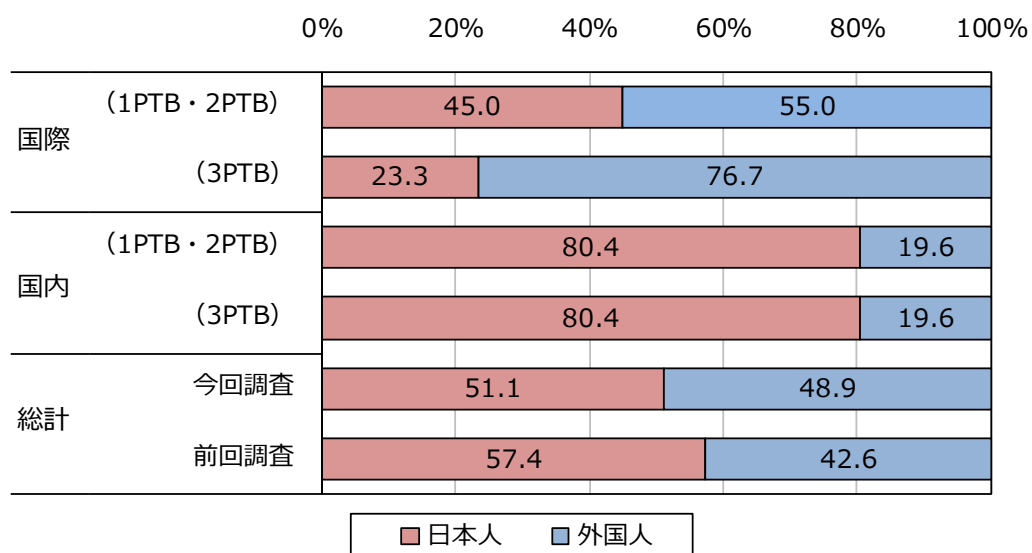


図 3-3-2 日本人／外国人別構成 (国際／国内線別・ターミナル別) 《構成比》

国際線利用者の出発旅客数を方面別にみると、「中国」が 38,969 人と最も多く、次いで「北米」の 38,820 人となっている。日本人、外国人別にみると、日本人では「北米」「ハワイ」方面が多く、外国人では「中国」「韓国」方面が多くなっている。(図 3-3-3)

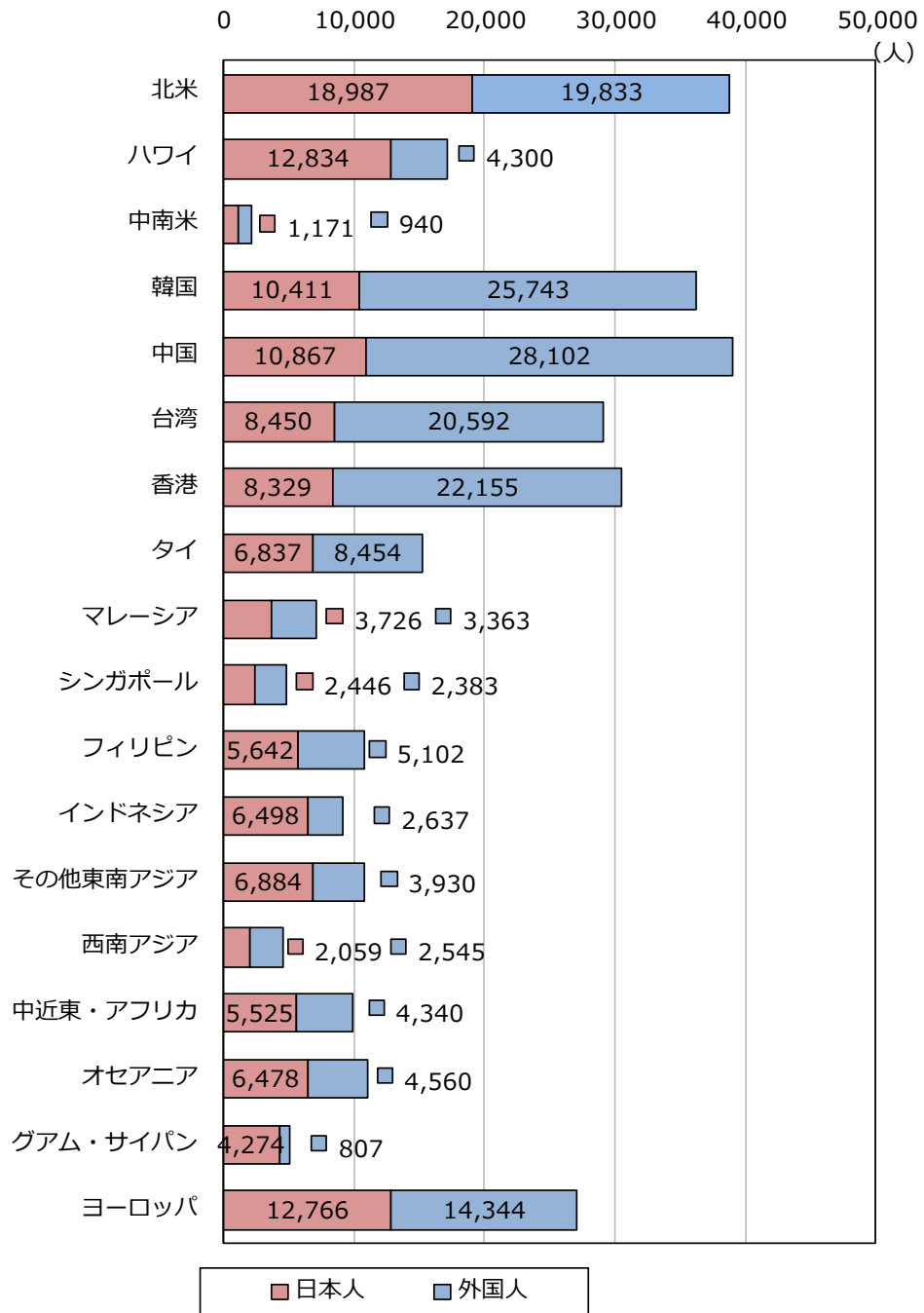


図 3-3-3 国際線利用者の日本人／外国人別構成（方面別）《週間拡大値》

国際線利用者を方面別にみると、日本人／外国人別の構成比は、日本人は「グアム・サイパン」「ハワイ」で高く、一方、外国人は「香港」「中国」で高くなっている（図 3-3-4）。

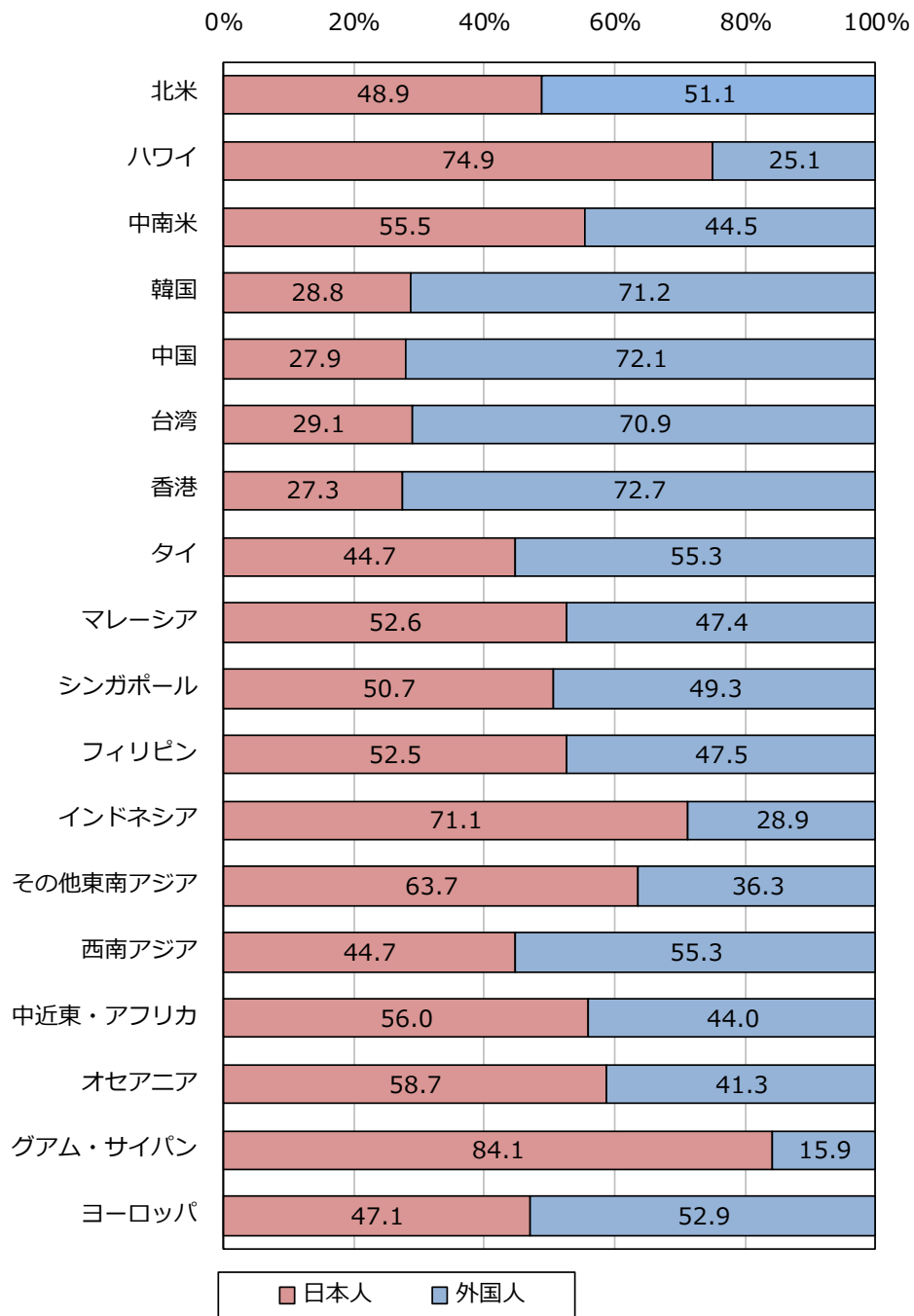


図 3-3-4 国際線利用者の日本人／外国人別構成（方面別）《構成比》

(2) 性別

アンケート回答者の性別については、男性が 195,088 人 (50.2%)、女性が 191,461 人 (49.3%) となっている。日本人/外国人別の割合に着目すると、日本人では男性の割合がやや高く、外国人では女性の割合がやや高くなっている。(図 3-3-5、図 3-3-6)

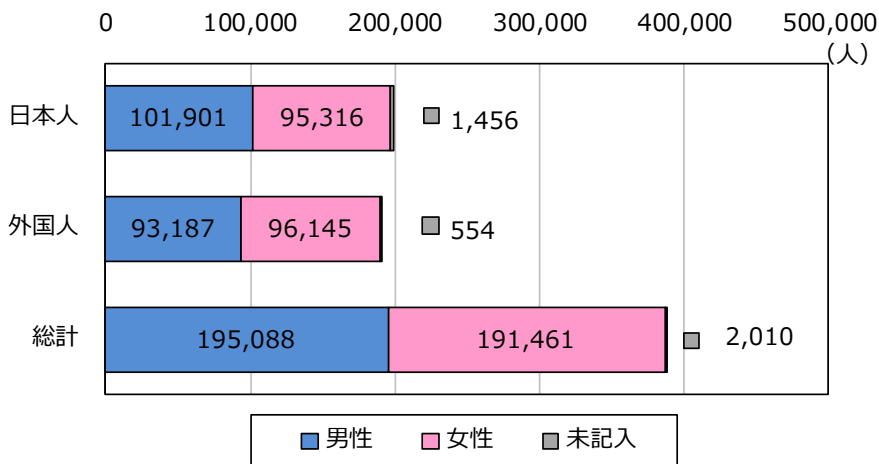


図 3-3-5 性別構成 (日本人/外国人別) 《週間拡大値》

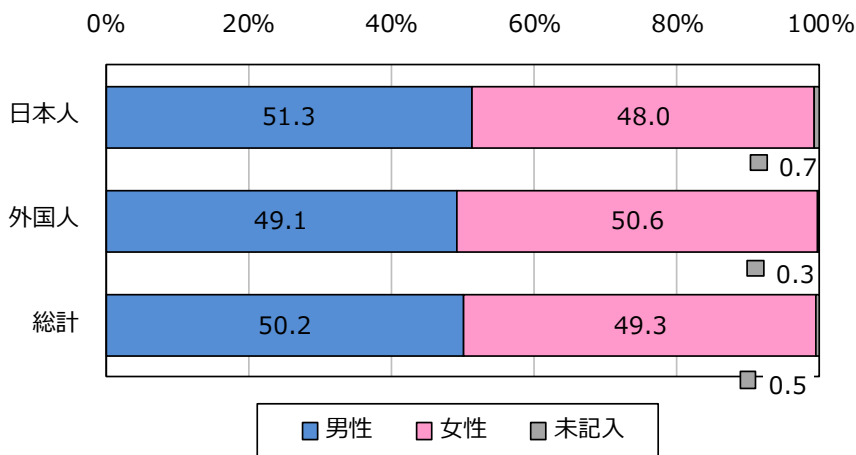


図 3-3-6 性別構成 (日本人/外国人別) 《構成比》

1PTB・2PTB 国際線利用者および 3PTB 国内線利用者では男性の割合が高く、3PTB 国際線利用者および 1PTB・2PTB 国内線利用者では女性の割合が高くなっている(図 3-3-7、図 3-3-8)。

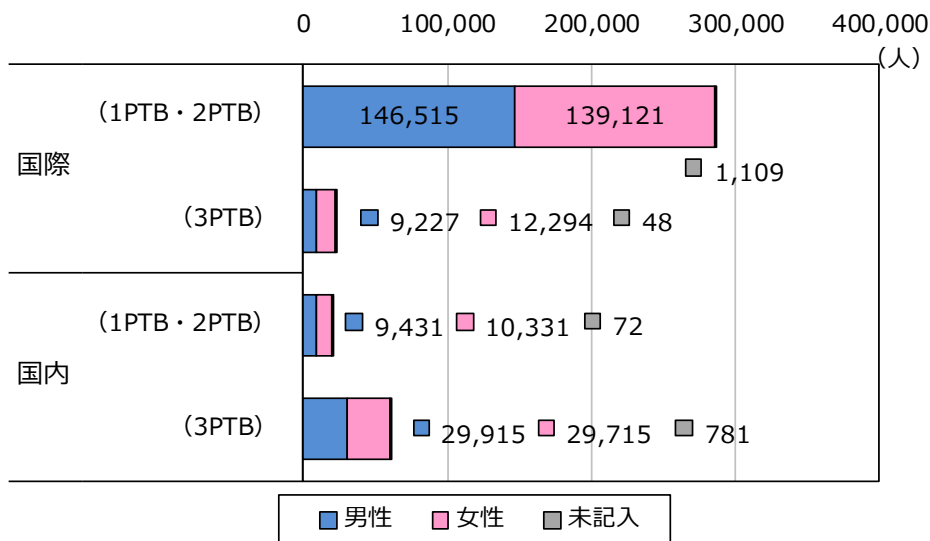


図 3-3-7 性別構成（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

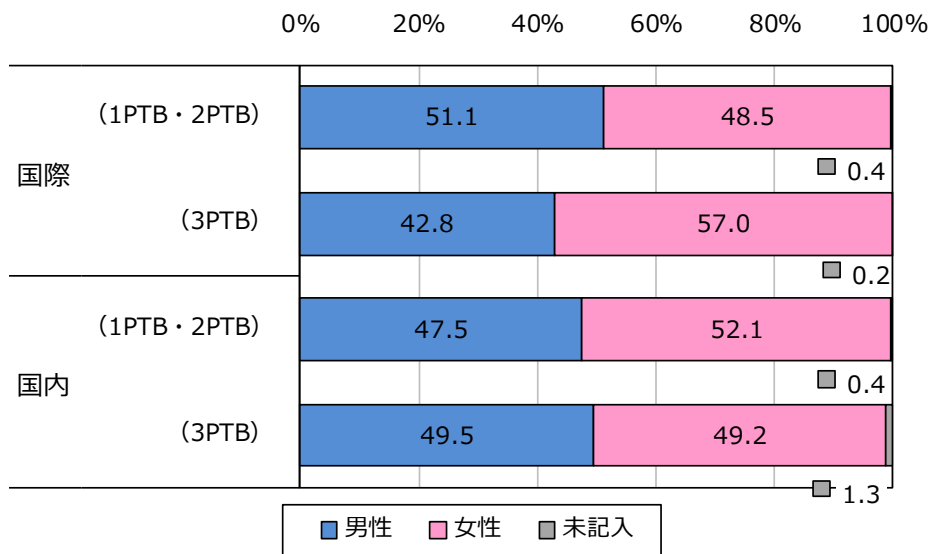


図 3-3-8 性別構成（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

国際線利用者について方面別にみると、男性では「北米」が最も多く、次いで「中国」となっている。一方、女性では「韓国」が最も多く、次いで「中国」となっている。(図 3-3-9)

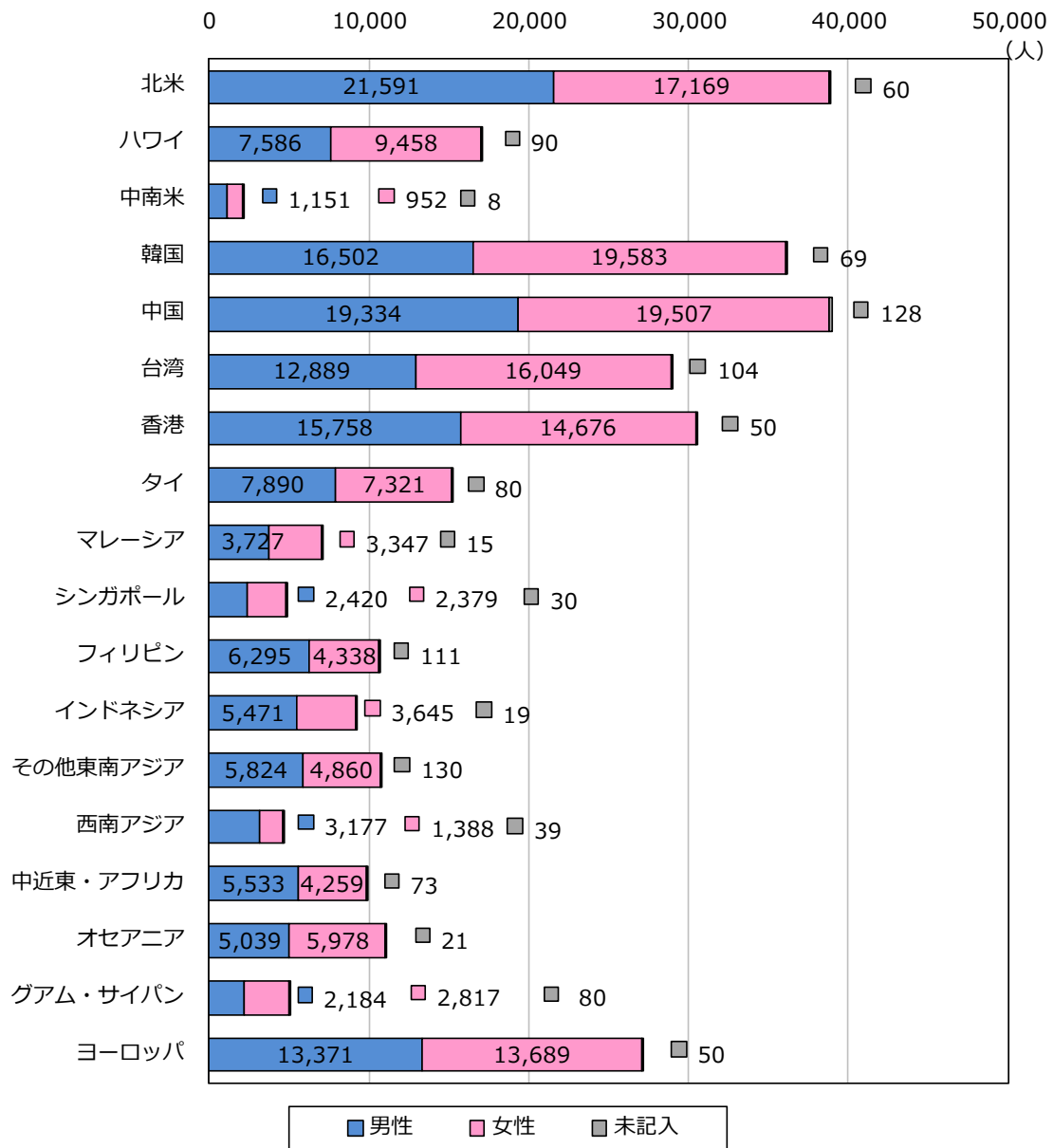


図 3-3-9 国際線利用者の性別構成（方面別）《週間拡大値》

国際線利用者を方面別に男女構成比をみると、男性は「西南アジア」や「インドネシア」で割合が高く、女性は「グアム・サイパン」や「台湾」で割合が高くなっている。また「ハワイ」「韓国」「中国」「台湾」「オセアニア」「グアム・サイパン」「ヨーロッパ」方面では、男性より女性の割合が高くなっている。(図 3-3-10)

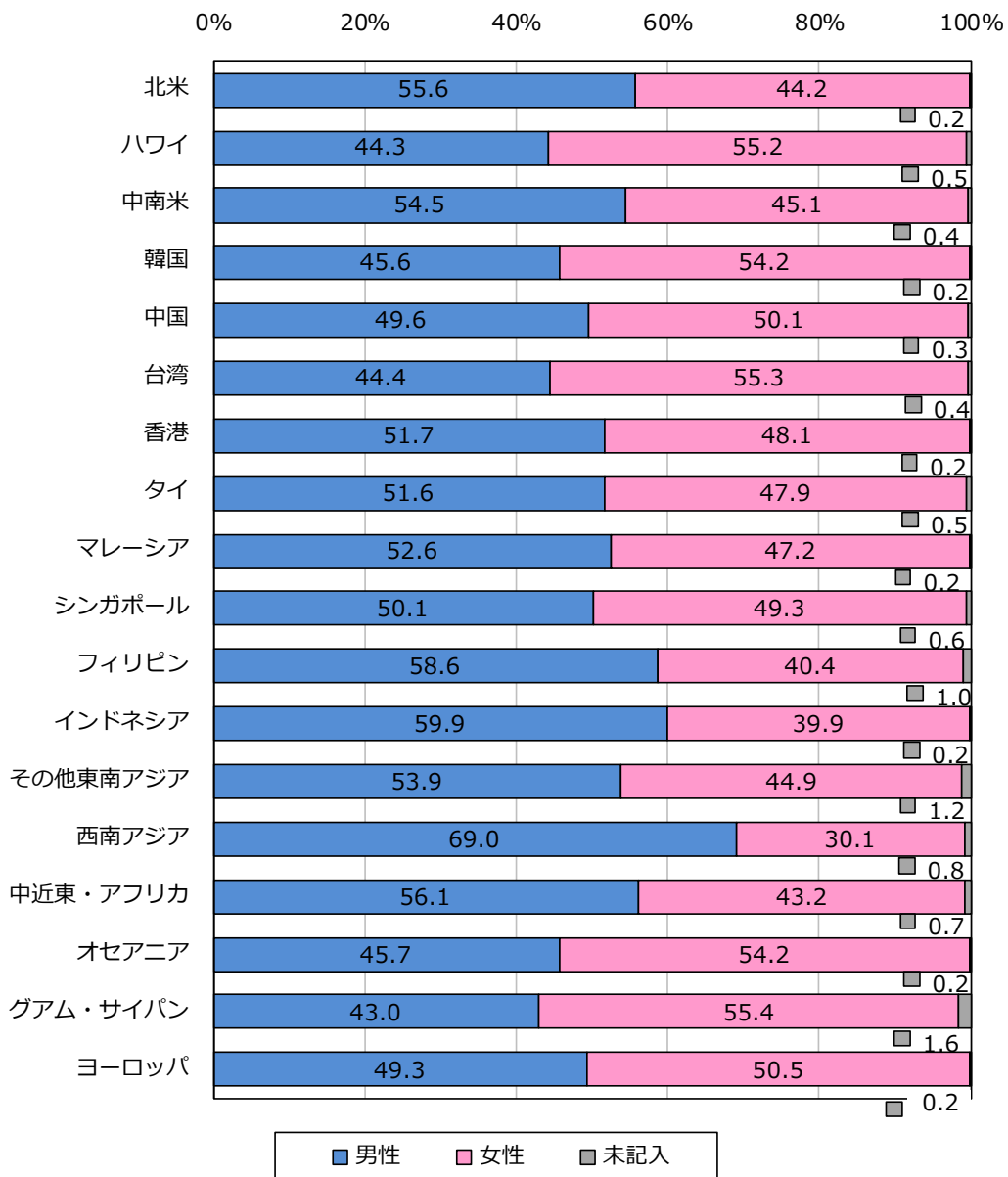


図 3-3-10 国際線利用者の性別構成 (方面別) 《構成比》



(3) 年齢階層

アンケート回答者の年齢階層は、「39歳以下」が202,271人（52.1%）と最も多く、次いで「40～59歳」の126,231人（32.5%）となっており、前回調査より「39歳以下」「60歳以上」の割合がやや高くなった（図3-3-11、図3-3-12）。

日本人／外国人別に構成比をみても、日本人、外国人ともに「39歳以下」が最も高くなっているが、日本人では「60歳以上」の構成比が22.9%、外国人では「39歳以下」が64.3%と、日本人と外国人の構成比の傾向は異なっている（図3-3-12）。

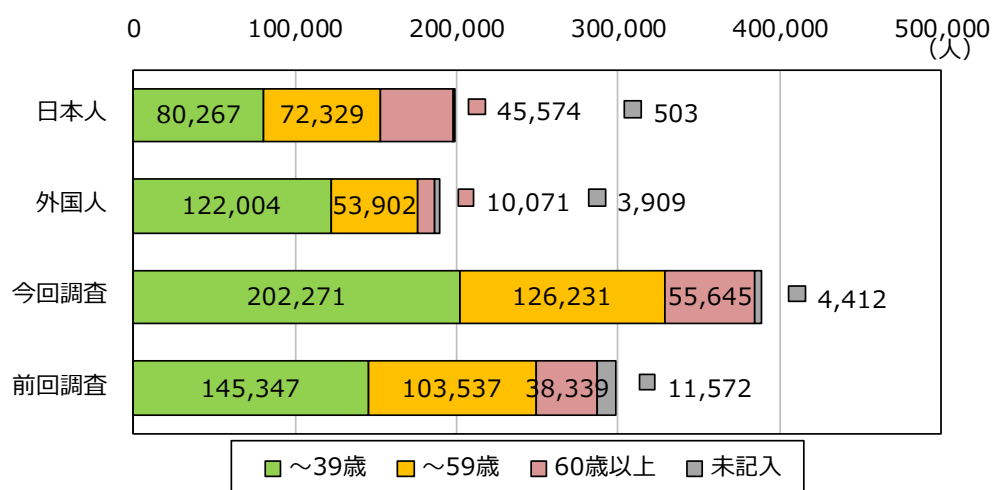


図3-3-11 年齢階層別構成（日本人／外国人別）《週間拡大値》

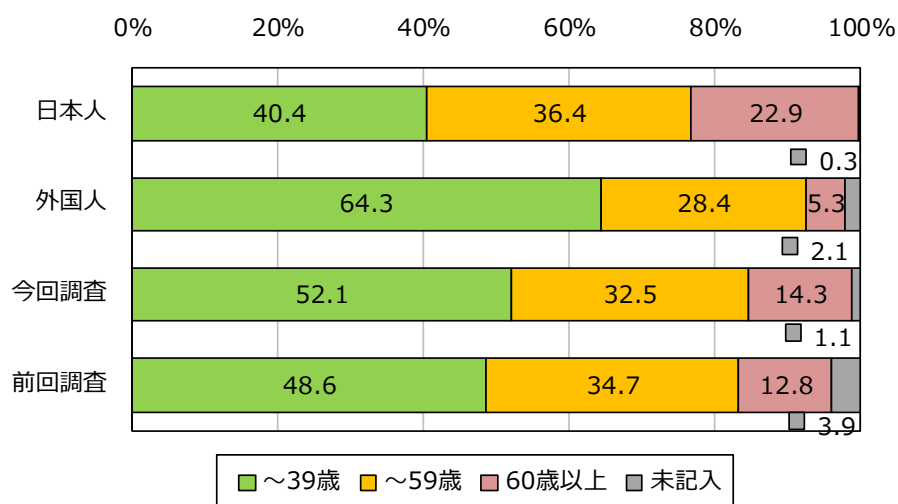


図3-3-12 年齢階層別構成（日本人／外国人別）《構成比》

国際線、国内線ともに「39歳以下」が最も多くなっているが、ターミナル別では1PTB・2PTBより3PTBの方が「39歳以下」の割合が高くなっている。特に国際線の3PTBでは「39歳以下」が67.2%となっている。(図3-3-13、図3-3-14)

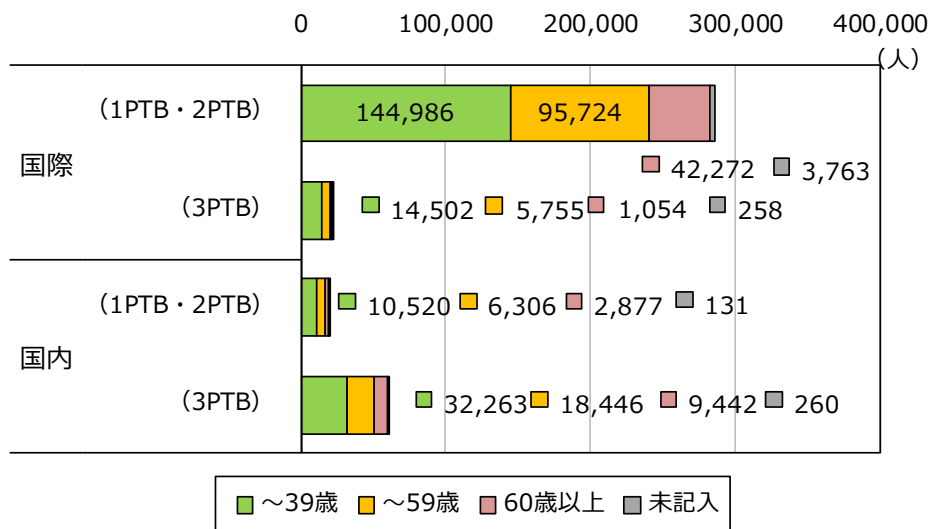


図 3-3-13 年齢階層別構成（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

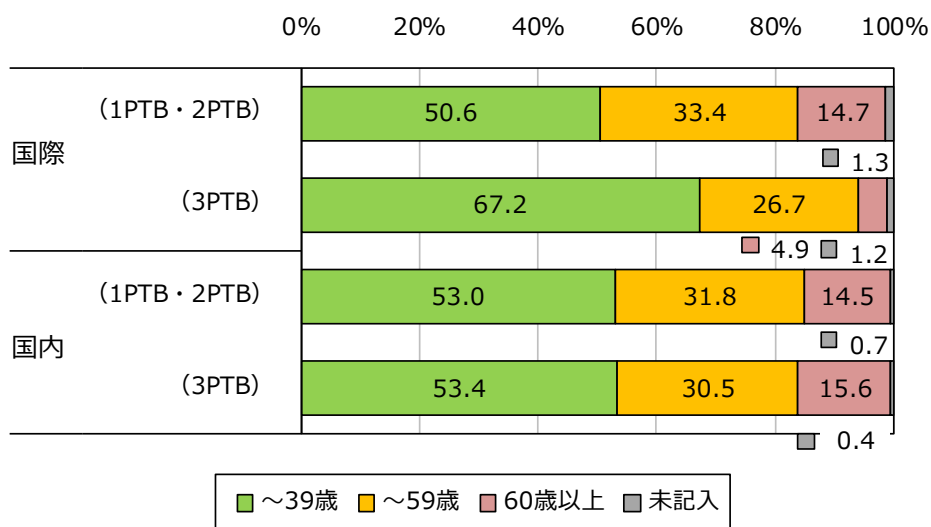


図 3-3-14 年齢階層別構成（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

国際線利用者を方面別に着目すると、「39歳以下」では「韓国」「中国」方面が多く、「40～59歳」では「北米」「中国」が多い。また、「60歳以上」では「北米」「ヨーロッパ」が多くなっている。(図 3-3-15)

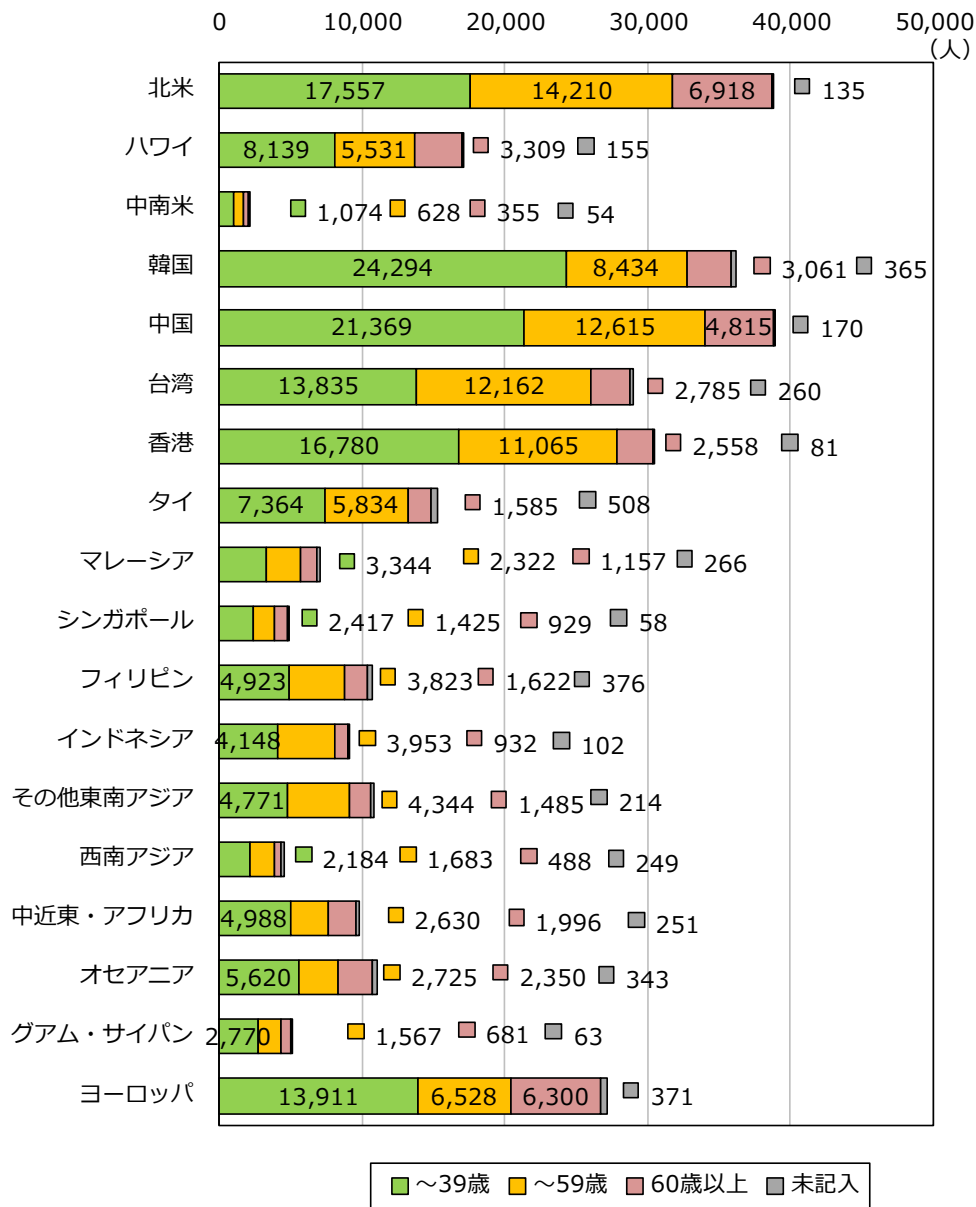


図 3-3-15 国際線利用者の年齢階層別構成（方面別）《週間拡大値》

国際線利用者を方面別の構成比で見ると、「39歳以下」では「韓国」「香港」が高く、「40～59歳」では「インドネシア」「台湾」が高く、「60歳以上」では「ヨーロッパ」「オセアニア」が高くなっている（図3-3-16）。

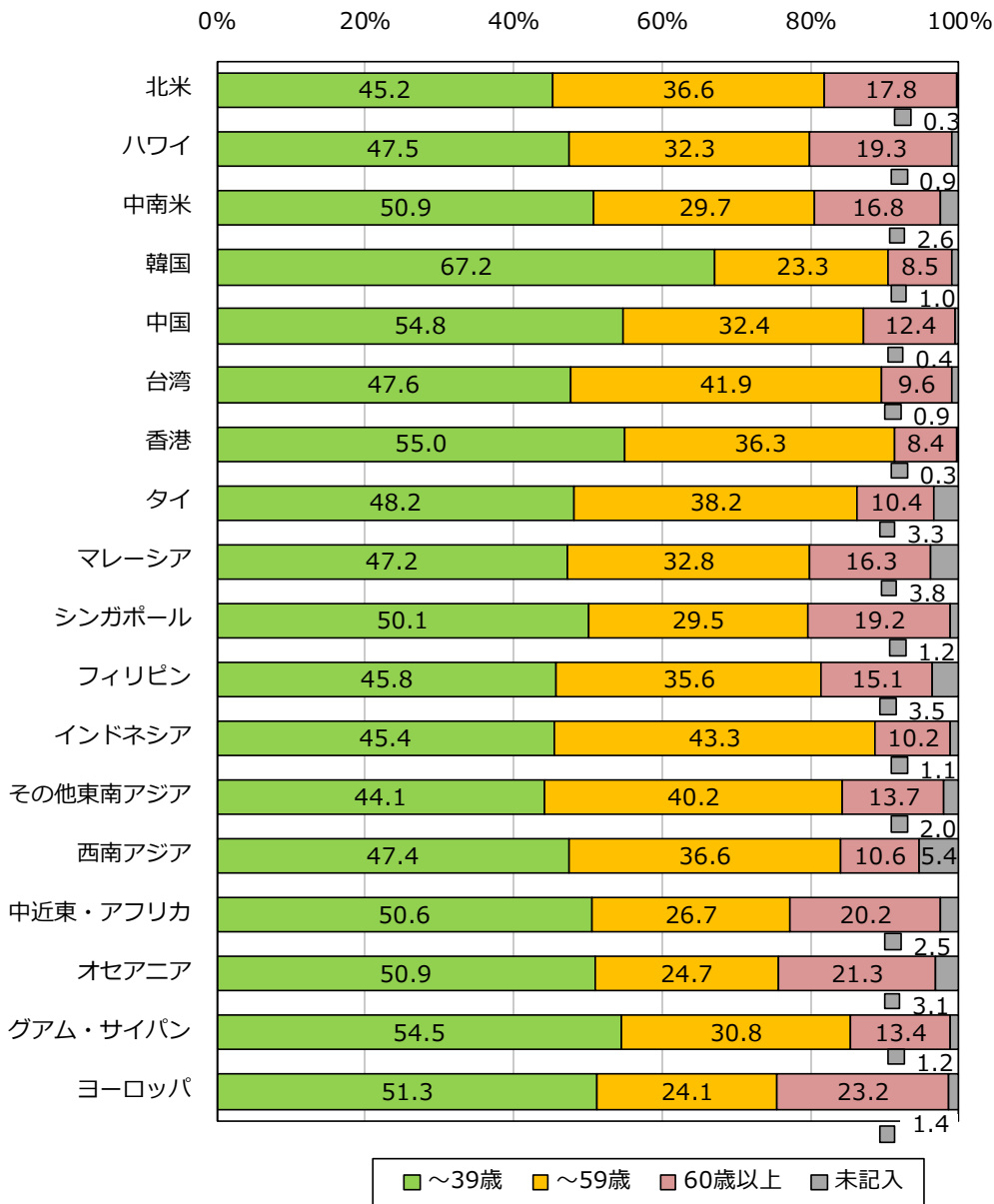


図3-3-16 国際線利用者の年齢階層別構成（方面別）《構成比》

(4) 職業

アンケート回答者の職業は、「会社員・公務員」が210,922人(54.3%)と最も多く、次いで「学生」の61,879人(15.9%)となっている(図3-3-17、図3-3-18)。

日本人/外国人別でも、日本人、外国人ともに「会社員・公務員」が最も高い。日本人では次いで「主婦(夫)」が13.9%、外国人では次いで「学生」が25.7%と高くなっている。(図3-3-18)

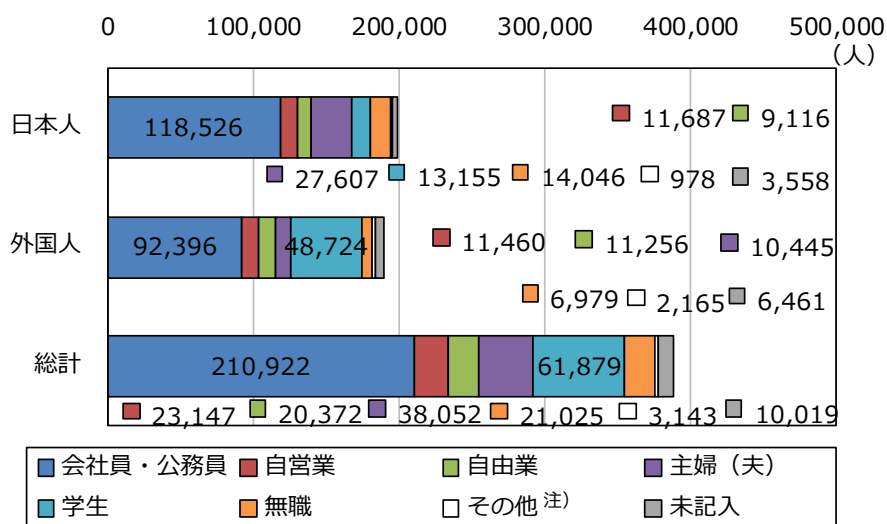


図3-3-17 職業別構成(日本人/外国人別)《週間拡大値》

注「その他」は、ボランティア・NGOスタッフの319人、不明(職業が判別できないもの)158人、記載無しが2,666人となっている。

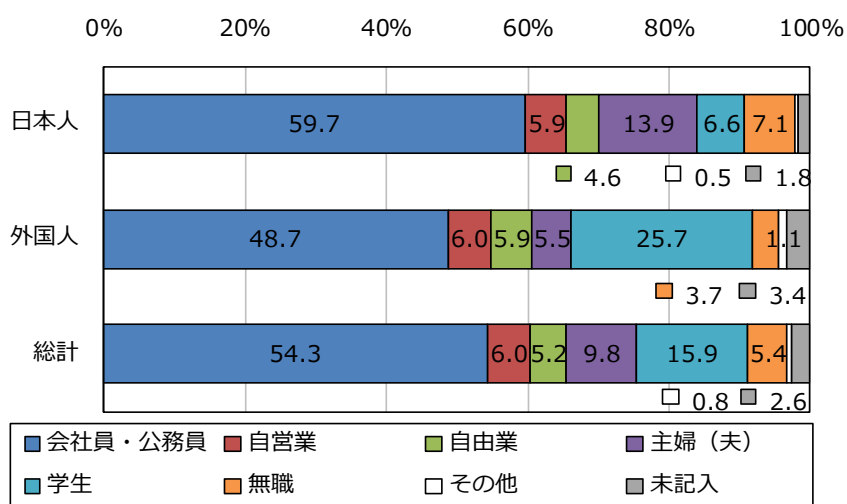


図3-3-18 職業別構成(日本人/外国人別)《構成比》

職業を国際線／国内線別にみると、国際線、国内線ともに「会社員・公務員」が最も多くなっている（図 3-3-19）。ターミナル別にみると、3PTB 国際線利用者では「学生」の割合が 24.5% と他と比較して高いことがわかる（図 3-3-20）。

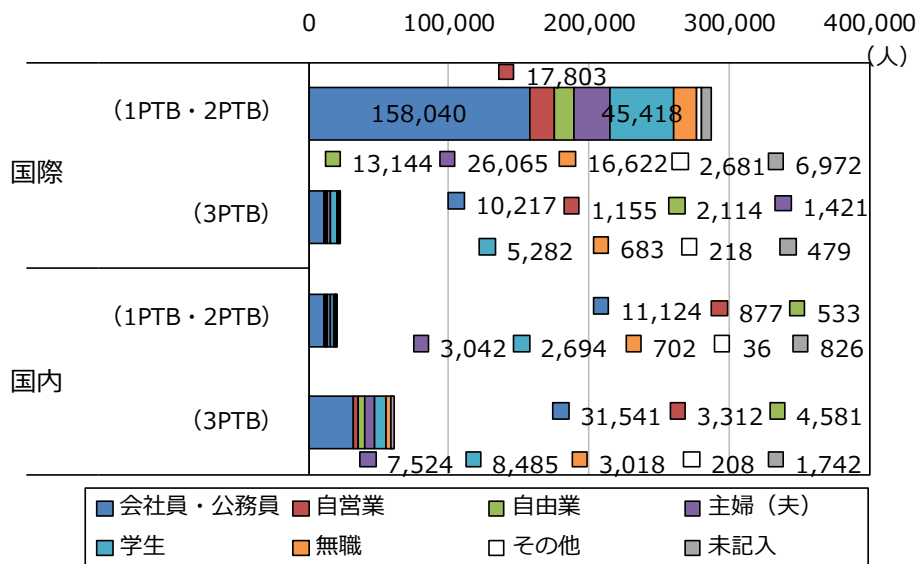


図 3-3-19 職業別構成（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

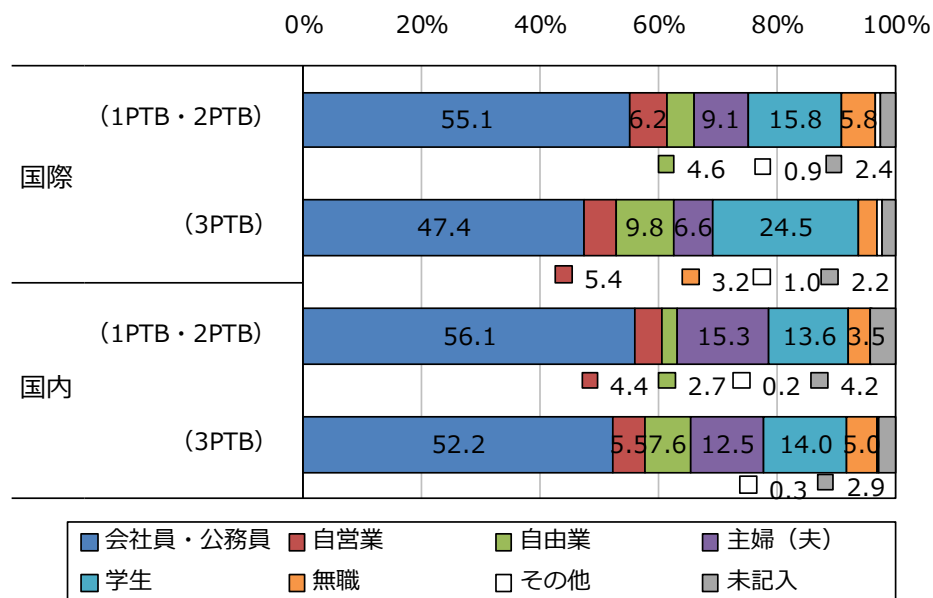


図 3-3-20 職業別構成（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

国際線利用者を方面別に職業の構成比をみると、すべての方面で「会社員・公務員」が最も高くなっており、特に「その他東南アジア」「グアム・サイパン」での割合が高い。次いで割合が高いのは「自営業」「主婦（夫）」「学生」となっている。「自営業」の割合は「フィリピン」「タイ」で高く、「主婦（夫）」の割合は「ハワイ」「グアム・サイパン」で高い。また、「学生」の割合は「韓国」「台湾」で高くなっている。（図 3-3-21）

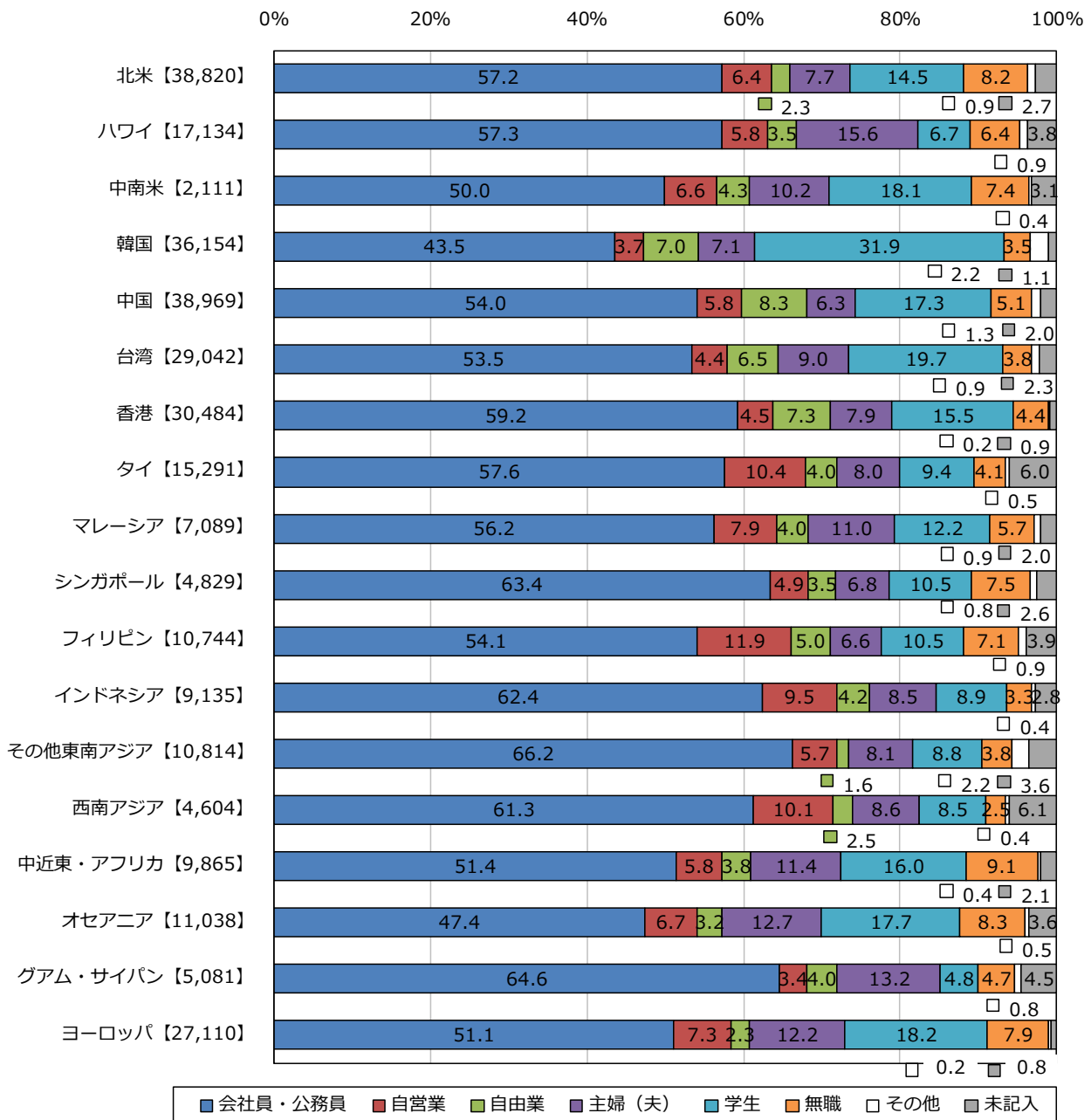


図 3-3-21 国際線利用者の職業別構成（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

3-4 回答者の旅行特性

(1) 旅行目的

日本人の旅行目的は、前回調査とほぼ同様に「海外旅行」の96,403人(48.5%)が最も多く、次いで「ビジネス」の39,394人(19.8%)となっている。ターミナル別に着目すると、3PTB国内線利用者で「国内旅行」の割合が63.5%と高くなっている。(図3-4-1、図3-4-2)

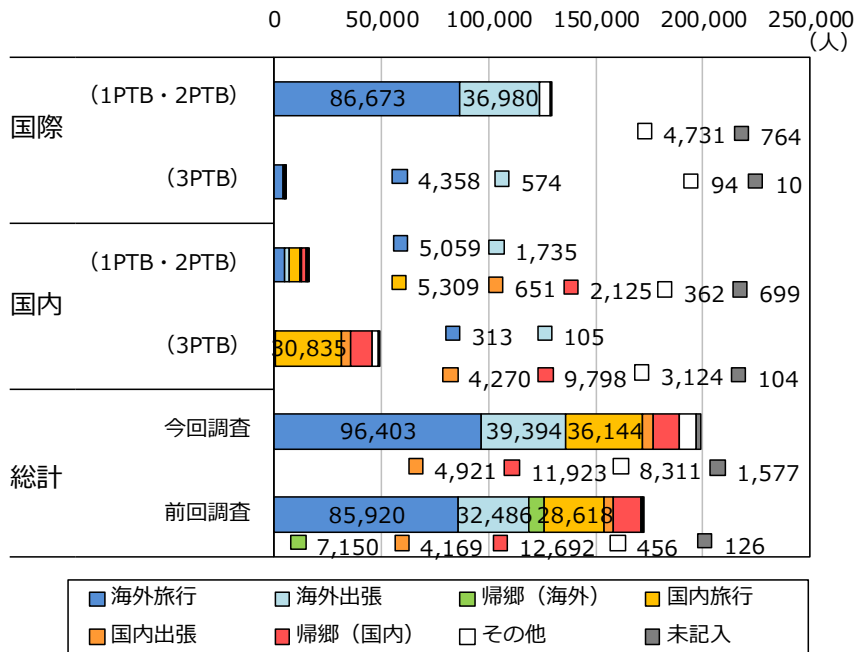


図 3-4-1 日本人の旅行目的（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

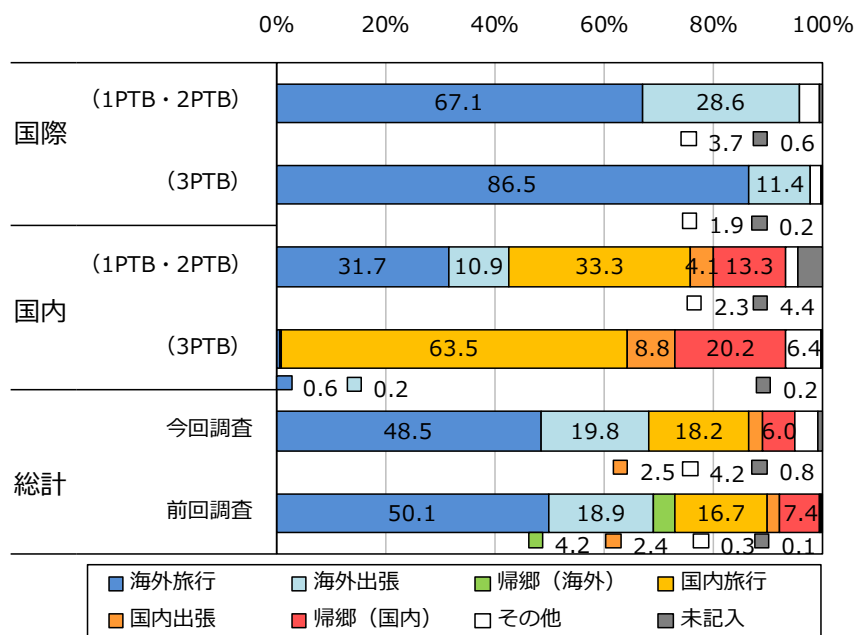


図 3-4-2 日本人の旅行目的（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※前回調査では帰郷（海外）があったが、今回調査では選択肢を無くしている。



外国人の来日目的は、「観光」の 150,336 人（79.2%）が最も多く、次いで「ビジネス」の 25,974 人（13.7%）となっている。ターミナル別にみると、1PTB・2PTBの方が3PTBよりも「ビジネス」の割合が高くなっている。（図 3-4-3、図 3-4-4）

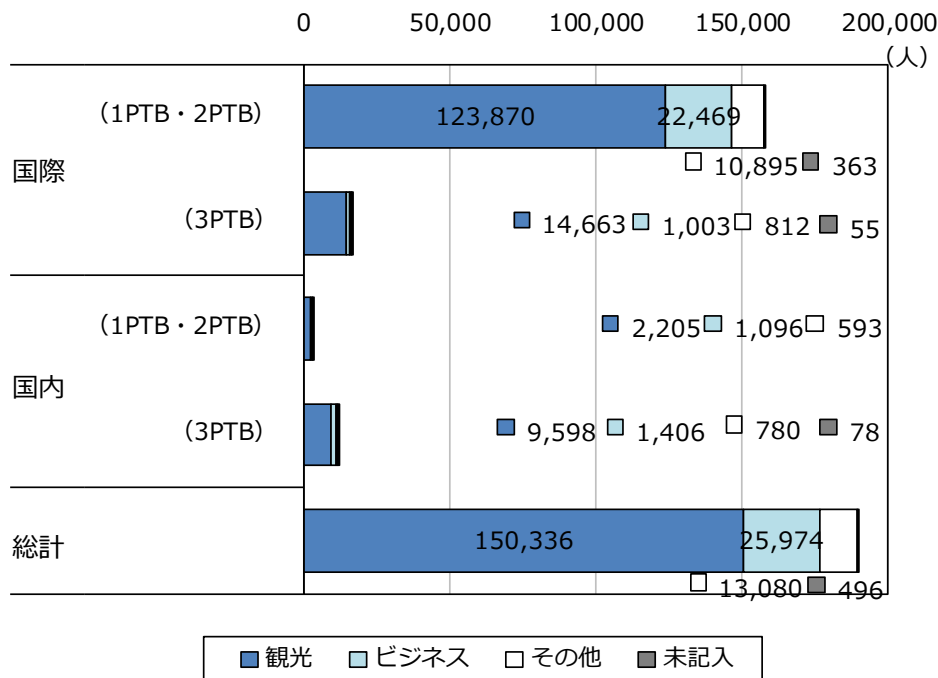


図 3-4-3 外国人の来日目的（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

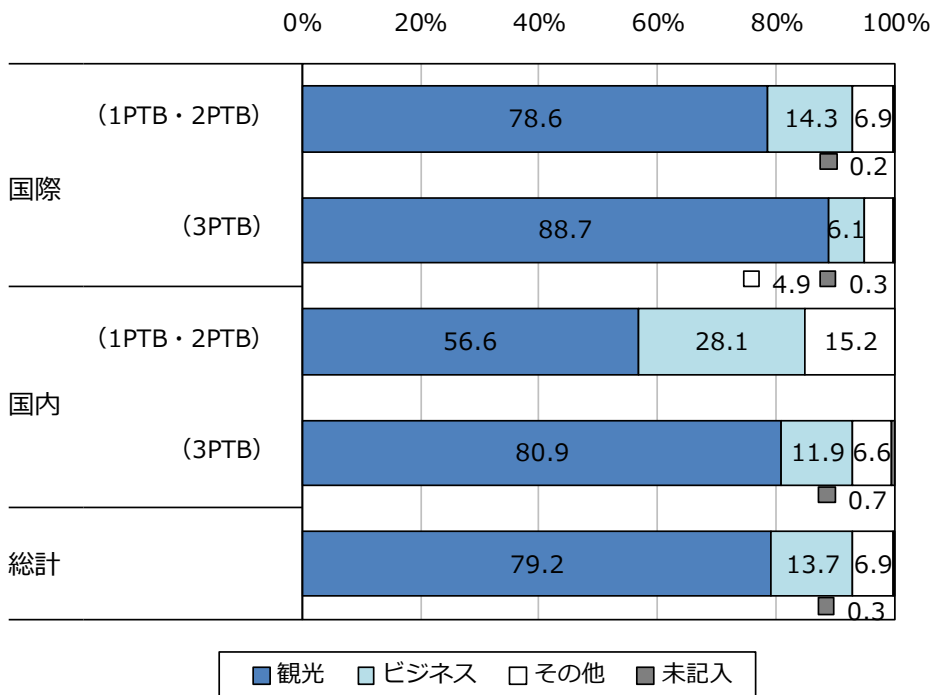


図 3-4-4 外国人の来日目的（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

国際線を利用する日本人の旅行目的について方面別にみると、「海外旅行」の割合は「ハワイ」「グアム・サイパン」方面が上位で、90%を超えている。一方、「海外出張」の割合は「中国」「西南アジア」で上位となっている。(図 3-4-5)

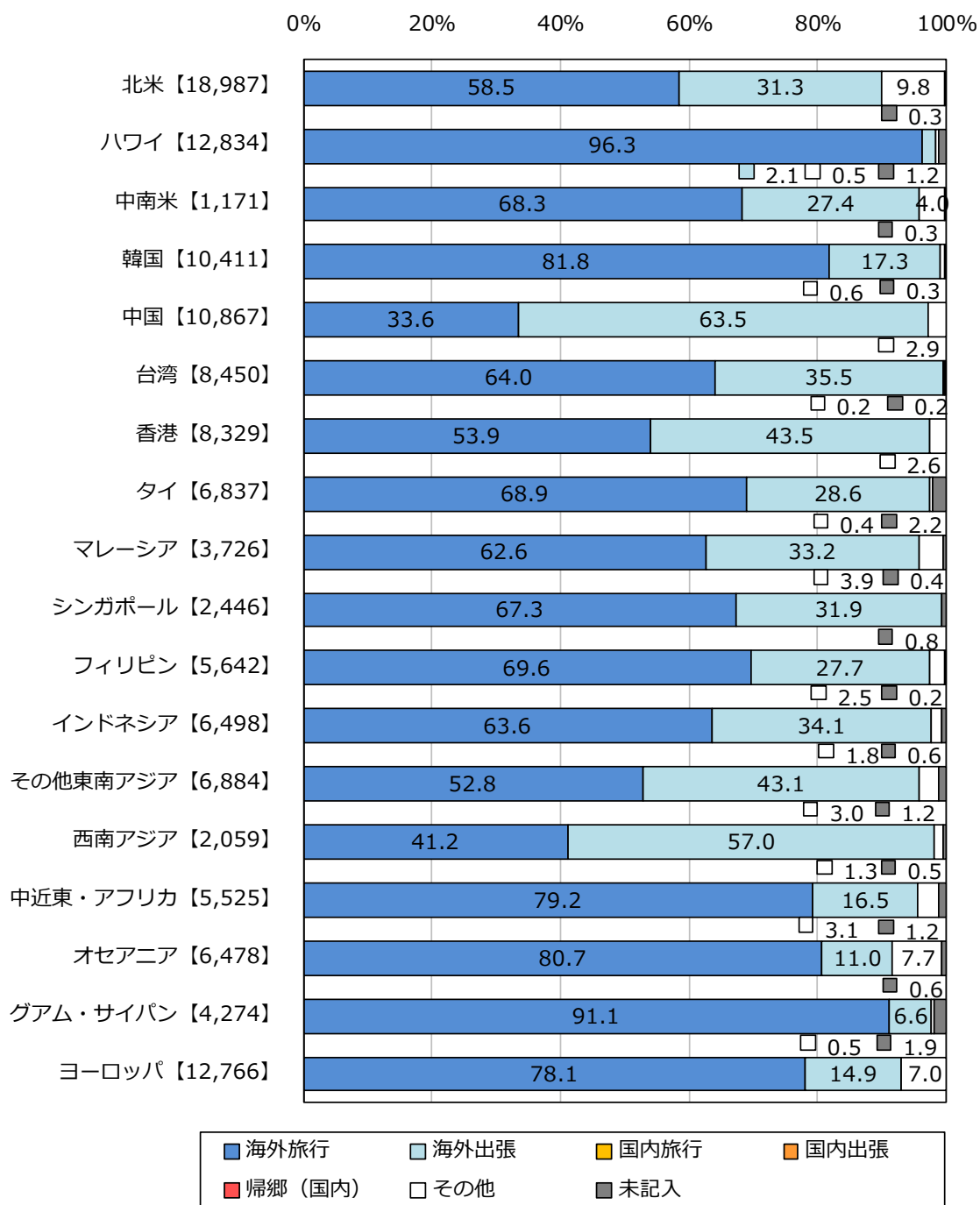


図 3-4-5 日本人の旅行目的 (方面別) 《構成比》

※【 】内：週間拡大値

国際線を利用する外国人の来日目的について方面別にみると、「観光」の割合は「台湾」「香港」方面で約90%と上位となっている。一方、「ビジネス」「その他」の割合は「西南アジア」「グアム・サイパン」で上位となっている。(図3-4-6)

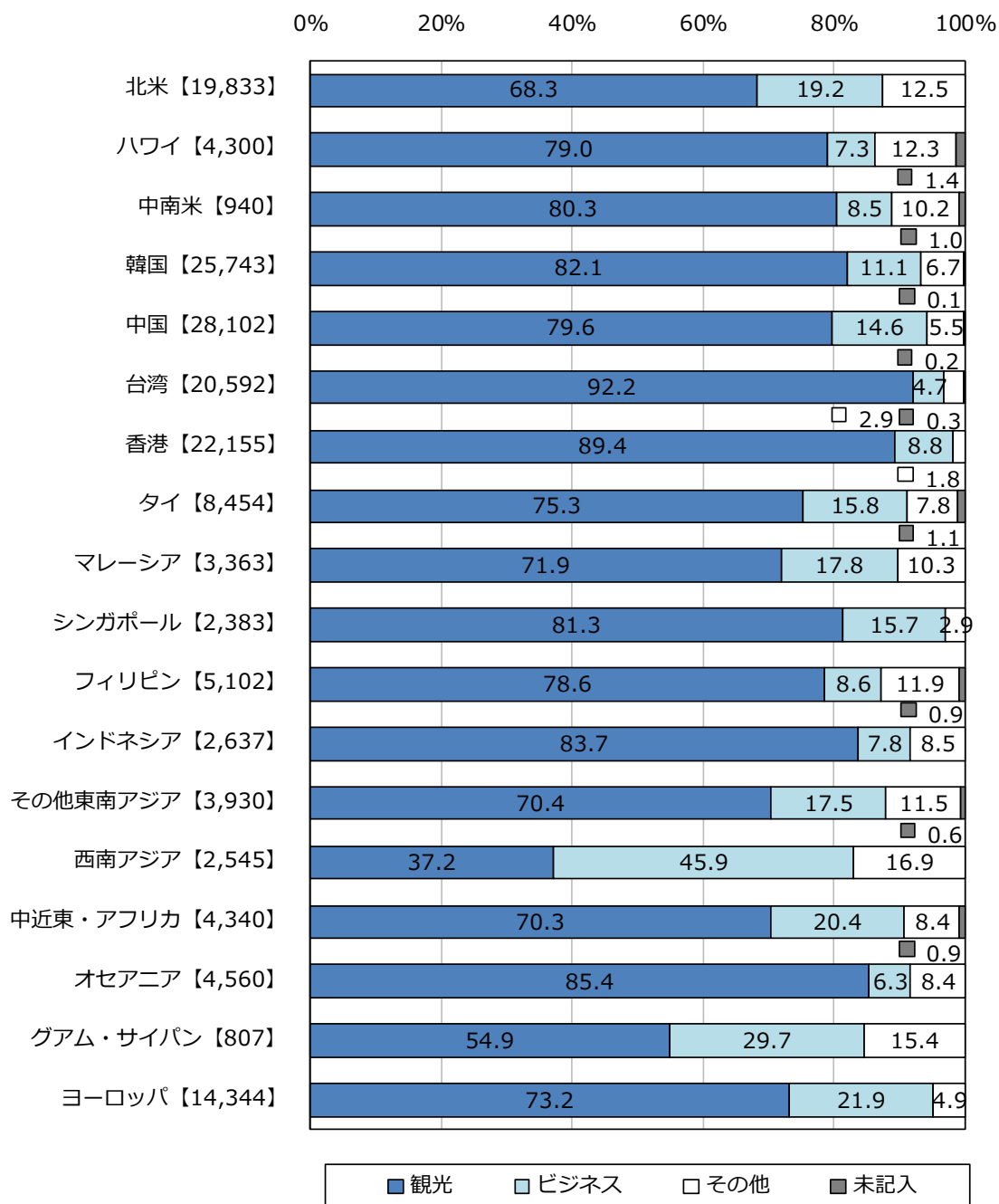


図3-4-6 外国人の来日目的（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

日本人の旅行目的で「その他」の回答では、「私用（親族・知人に会いに）」の4,372人が最も多く、次いで「留学」の1,167人となっている（表3-4-1）。

表 3-4-1 日本人の旅行目的（その他）の回答

旅行目的（その他）	週間拡大値	構成比
私用（親族・知人に会いに）	4,372	52.6%
私用（その他）	742	8.9%
学会・研修・会議	876	10.5%
試合	57	0.7%
ボランティア	244	2.9%
留学	1,167	14.0%
ワーキングホリデー	107	1.3%
記載無し	746	9.0%
合計	8,311	100.0%

外国人の来日目的で「その他」の回答では、「私用（親族・知人に会いに）」の6,069人が最も多く、次いで「留学」の2,232人となっている（表3-4-2）。

表 3-4-2 外国人の来日目的（その他）の回答

来日目的（その他）	週間拡大値	構成比
私用（親族・知人に会いに）	6,069	46.4%
私用（その他）	562	4.3%
学会・研修・会議	1,954	14.9%
留学	2,232	17.1%
トランジット	558	4.3%
記載無し	1,705	13.0%
合計	13,080	100.0%

(2) 日本での滞在日数（外国人のみ）

外国人の日本での滞在日数については、「4日～1週間」の90,687人（47.8%）が最も多く、次いで「1週間～2週間以内」の53,666人（28.3%）となっている。国際線／国内線別では、国際線に比べて国内線利用者の方が滞在日数は長く、1週間以上の滞在が1PTB・2PTB国内線利用者で約80%、3PTBでは約85%となっている。（図3-4-7、図3-4-8）

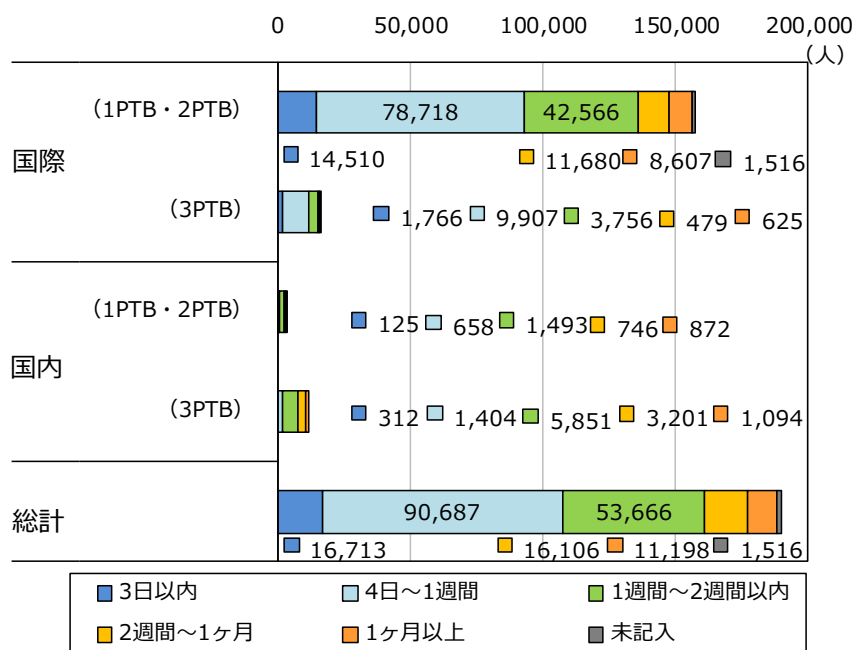


図 3-4-7 外国人の日本での滞在日数（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

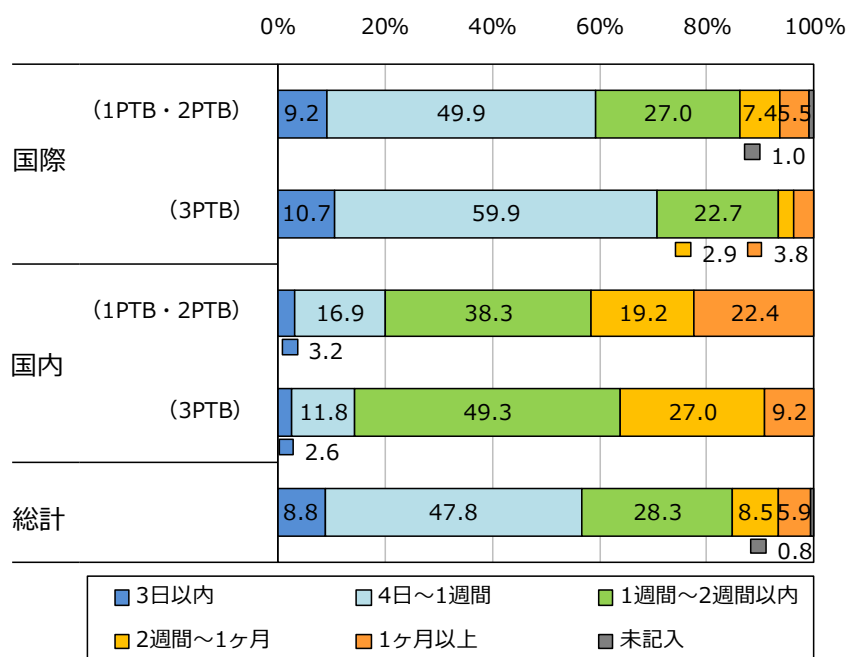


図 3-4-8 外国人の日本での滞在日数（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

(3) 空港到着時刻

空港到着時刻は、出発予定時刻の「3 時間以上」前が 133,227 人 (34.3%) と最も多く、次いで「2 時間」前の 101,871 人 (26.2%) となっており、80% 近くの方が出発予定時刻の 2 時間前には空港に到着しているが、前回調査に比べると 3 ポイントほど低下している (図 3-4-9、図 3-4-10)。

日本人、外国人別に構成比をみると、2 時間以上前に到着する人が日本人より外国人の方で高くなっており、外国人の方が空港に早く到着する傾向があることがわかる (図 3-4-10)。

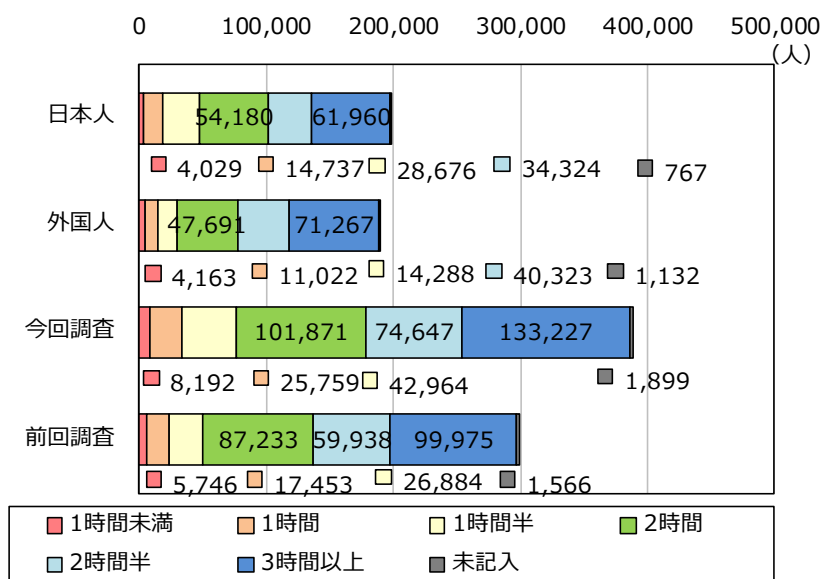


図 3-4-9 空港到着時刻 (日本人/外国人別) 《週間拡大値》

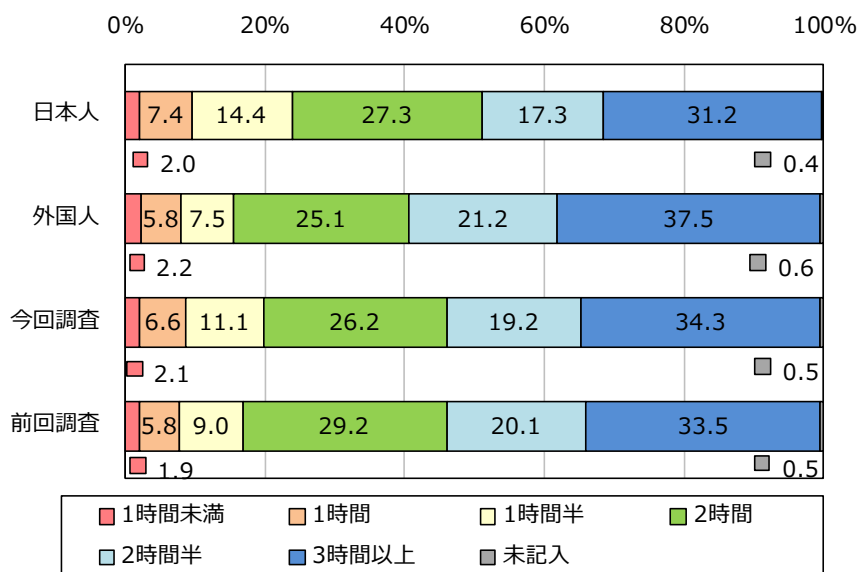


図 3-4-10 空港到着時刻 (日本人/外国人別) 《構成比》

空港到着時刻分布を国際線利用者と国内線利用者で比較すると、国際線利用者の方が空港に早く到着する傾向にあり、特に1PTB・2PTB 国際線利用者では「3時間以上」前が41.1%に達している（図3-4-12）。

ターミナル別にみると、1PTB・2PTB 利用者の方が3PTB 利用者よりも早く到着している傾向にある。一方、3PTB 国内線利用者の半数近くは、出発予定時刻の1時間半前以内に到着していることがわかる。（図3-4-12）

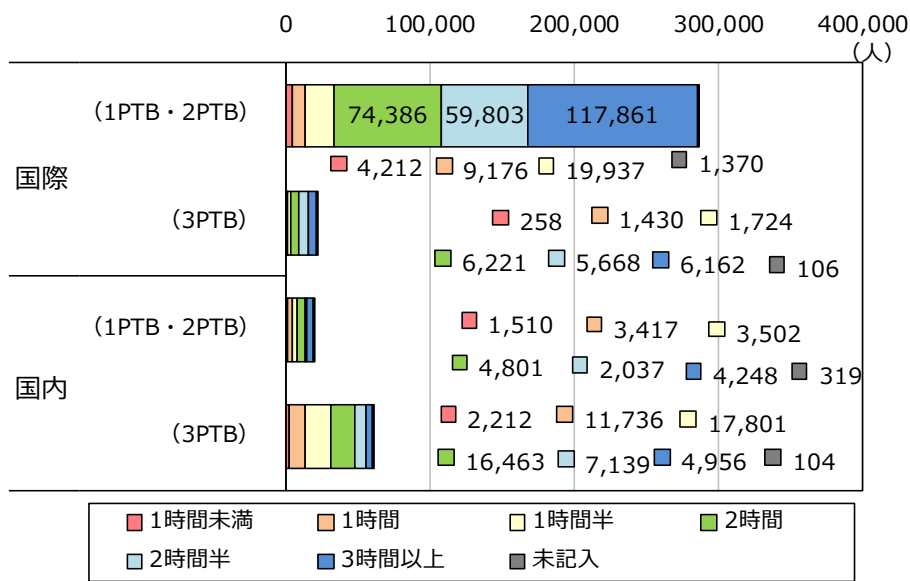


図 3-4-11 空港到着時刻（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

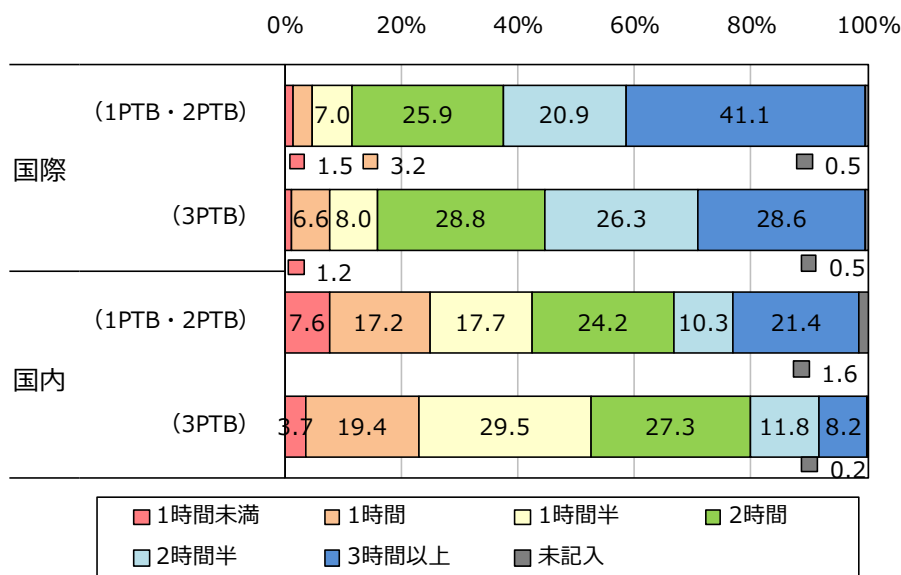


図 3-4-12 空港到着時刻（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

方面別に国際線利用者の空港到着時刻分布をみると、「ハワイ」「中近東・アフリカ」「オセアニア」「北米」「中南米」では「3 時間以上」前が半数を超えており、比較的早く空港に到着していることがわかる。

一方、2 時間前以内の到着者の割合が半数を超えているのは「その他東南アジア」「タイ」となっており、アジア方面へ行く人は空港での待ち時間が比較的短いことがわかる。(図 3-4-13)

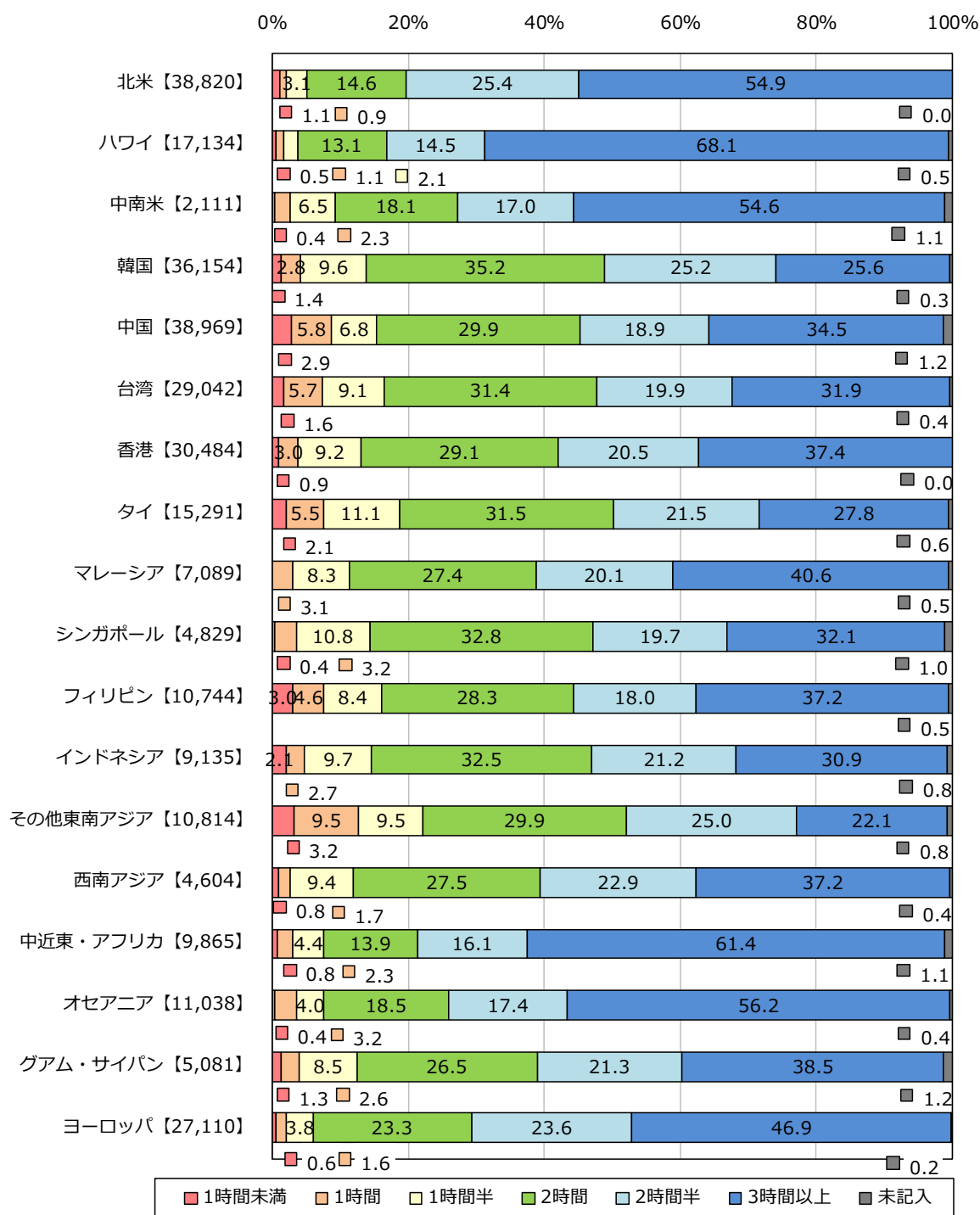


図 3-4-13 空港到着時刻（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値



旅行目的別に日本人の空港到着時刻分布をみると、「国内旅行」「国内出張」「帰郷（国内）」では出発予定時刻の1時間半前以内に到着する人が約50～60%を占めている（図3-4-14）。

一方、外国人の目的別では、1時間半前以内に到着する人の割合はどの目的でも2割に満たないが、「ビジネス」においては2時間前以内に到着する人の割合が他に比べて高くなっている（図3-4-15）。

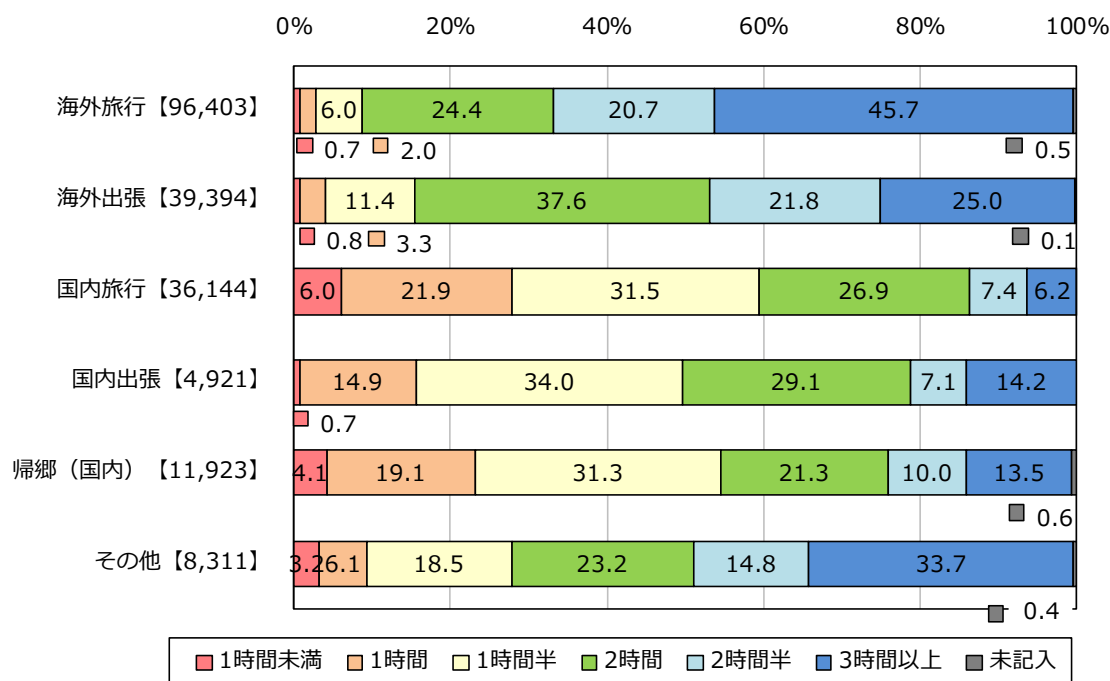


図 3-4-14 日本人の空港到着時刻（目的別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

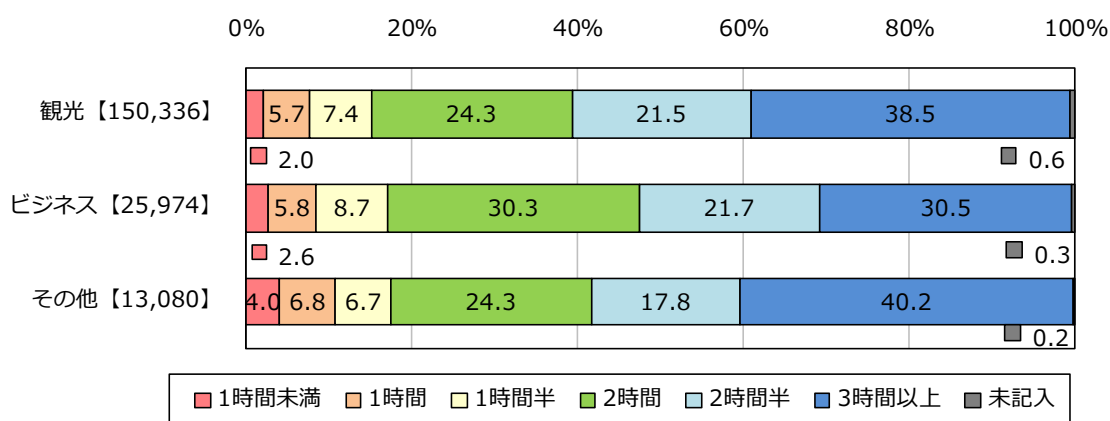


図 3-4-15 外国人の空港到着時刻（目的別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

アクセス交通機関別に空港到着時刻をみると、「路線バス」では比較的余裕なく到着しており、1時間半前以内に到着する人の割合は半数を超えている。また、この割合が30%近いのは、「成田スカイアクセス線」「京成本線」「LCCバス」「ホテルバス」となっている。一方、3時間以上前に到着する人の割合が比較的高く、40%を超えているのは、「レンタカー」「飛行機」「空港直行バス」「タクシー・ハイヤー」「その他」となっている。(図3-4-16)

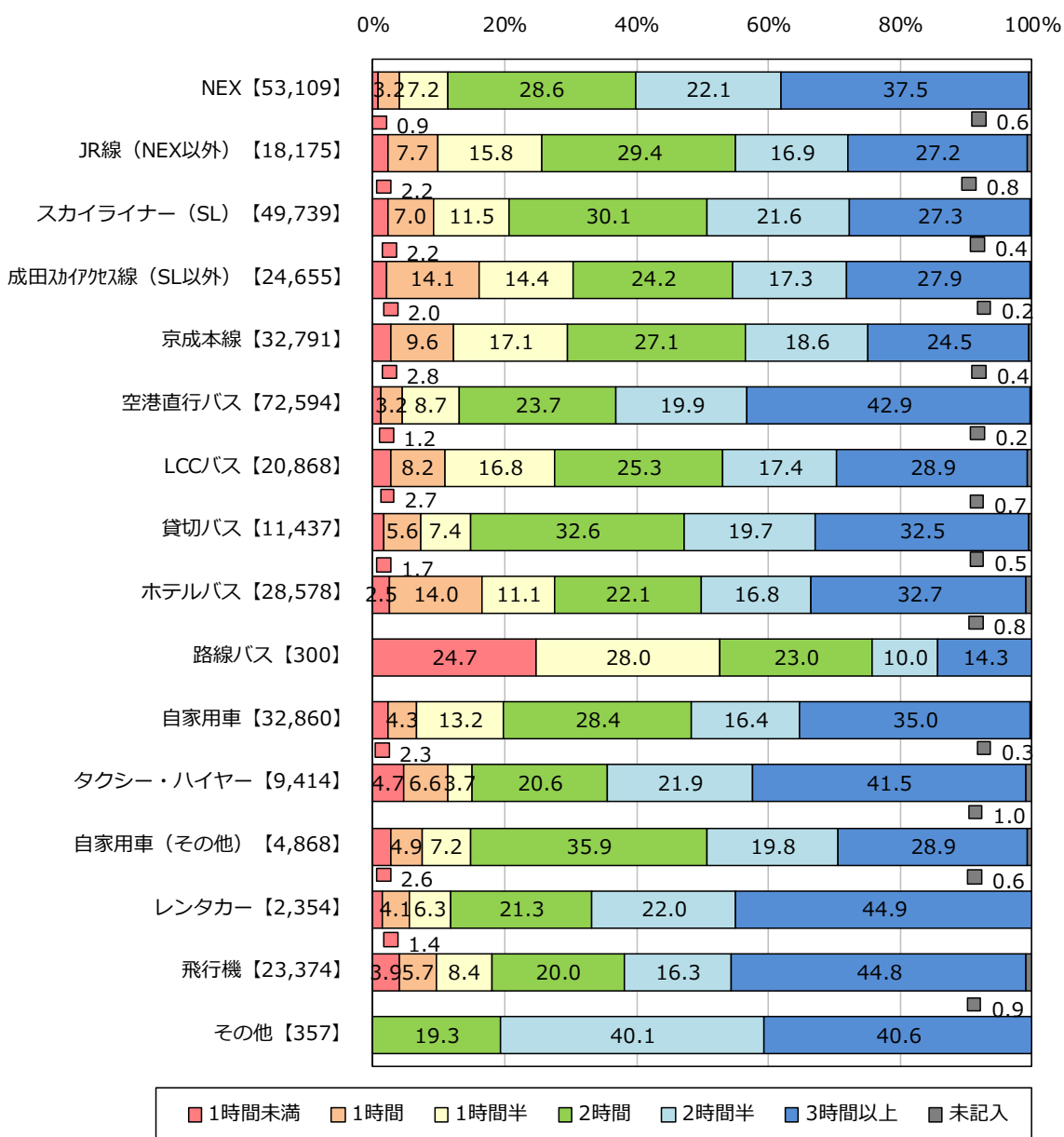


図3-4-16 空港到着時刻（アクセス交通機関別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

出発予定時刻に対して何時間前に空港に到着しているかを平均値でみると、国際線では約2時間16分～25分前、国内線では約1時間43分～2時間1分前となっている（表3-4-3）。

ターミナル別にみると、空港への到着が最も遅いのは、3PTB 国内線利用者の日本人で1時間43分前、最も早いのは、1PTB・2PTB 国際線利用者の日本人で2時間25分前となっている（表3-4-3）。

国際線利用者の方面別にみると、到着が最も遅いのは、外国人の「その他東南アジア」で2時間前、最も早いのは、日本人の「ハワイ」で2時間44分前となっている（表3-4-4）。

表 3-4-3 平均空港到着時刻（国際／国内線別・ターミナル別）

		日本人（平均）	外国人（平均）	総計（平均）
国際	(1PTB・2PTB)	2:25	2:24	2:24
	(3PTB)	2:22	2:16	2:19
国内	(1PTB・2PTB)	1:51	2:01	1:56
	(3PTB)	1:43	1:48	1:46
総計		2:20	2:22	2:21

(時間:分)

表 3-4-4 平均空港到着時刻（方面別）

	日本人（平均）	外国人（平均）	総計（平均）
北米	2:37	2:38	2:38
ハワイ	2:44	2:40	2:42
中南米	2:38	2:30	2:34
韓国	2:16	2:17	2:17
中国	2:12	2:20	2:16
台湾	2:17	2:17	2:17
香港	2:16	2:25	2:21
タイ	2:17	2:12	2:14
マレーシア	2:27	2:25	2:26
シンガポール	2:16	2:23	2:19
フィリピン	2:16	2:23	2:19
インドネシア	2:17	2:20	2:19
その他東南アジア	2:14	2:00	2:07
西南アジア	2:22	2:26	2:24
中近東・アフリカ	2:37	2:40	2:38
オセアニア	2:38	2:32	2:35
グアム・サイパン	2:24	2:22	2:23
ヨーロッパ	2:36	2:28	2:32

(時間:分)

※平均空港到着時刻算出方法

平均空港到着時刻時間は、「1時間未満」は30分前、「1時間」は60分前、「1時間半」は90分前、「2時間」は120分前、「2時間半」は150分前、「3時間以上」は180分前として算出した。

(4) 出発地

出発地の構成比についてみると、日本人では「自宅」が80.2%で最も多く、次いで「ホテル・旅館」の8.2%となっている（図3-4-17）。一方、外国人では「ホテル・旅館」の79.8%が最も多く、次いで「民泊（Airbnb等）」の7.8%となっている（図3-4-18）。

ターミナル別では、1PTB・2PTB 国内線利用者の出発地構成が他と異なり、日本人、外国人ともに「トランジット（国際→国内）」が最も多くなっている（図3-4-17、図3-4-18）。

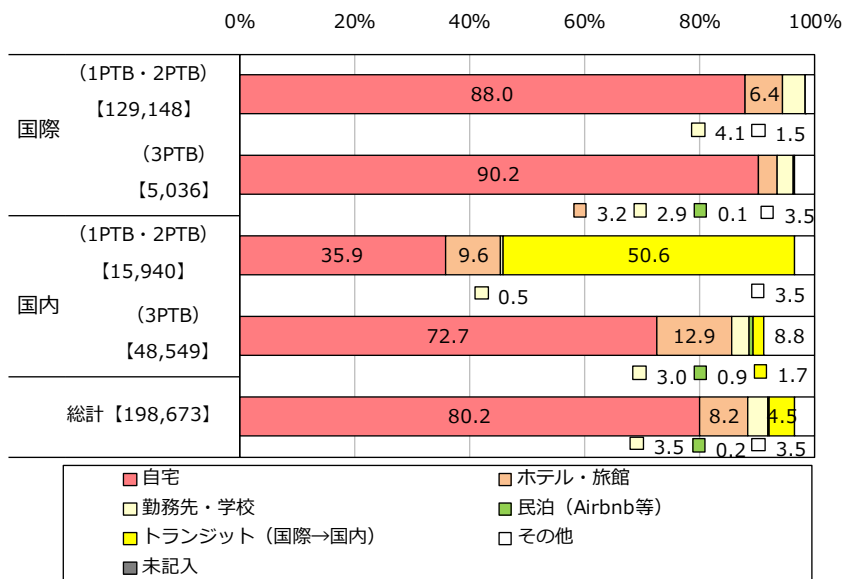


図 3-4-17 日本人の出発地（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

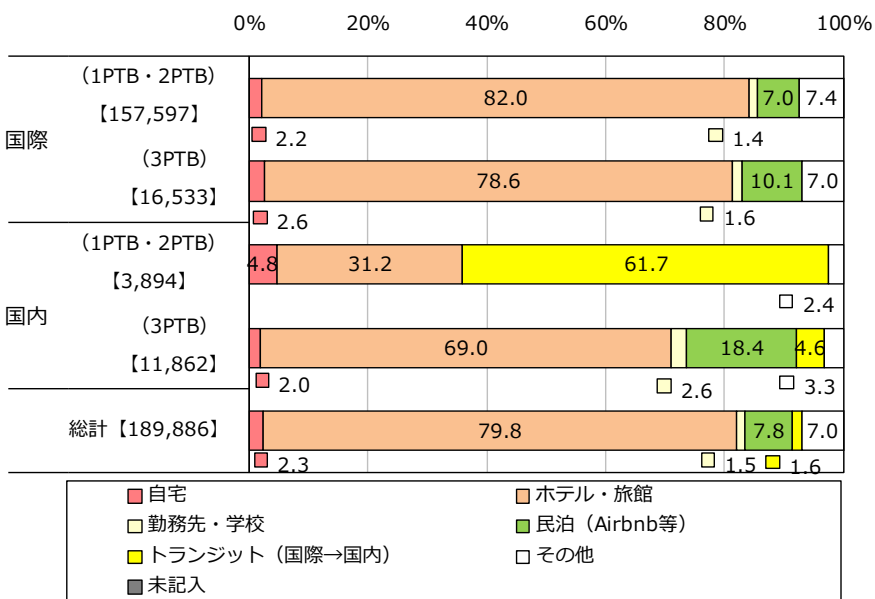


図 3-4-18 外国人の出発地（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

日本人の国際線利用者を方面別にみると、全ての方面で「自宅」が80%を超えており、特に「ハワイ」「中近東・アフリカ」方面で多くなっている。「ホテル・旅館」の割合は「マレーシア」「ヨーロッパ」方面で高く、「勤務先・学校」の割合は「フィリピン」「香港」方面で高くなっている。  
(図 3-4-19)

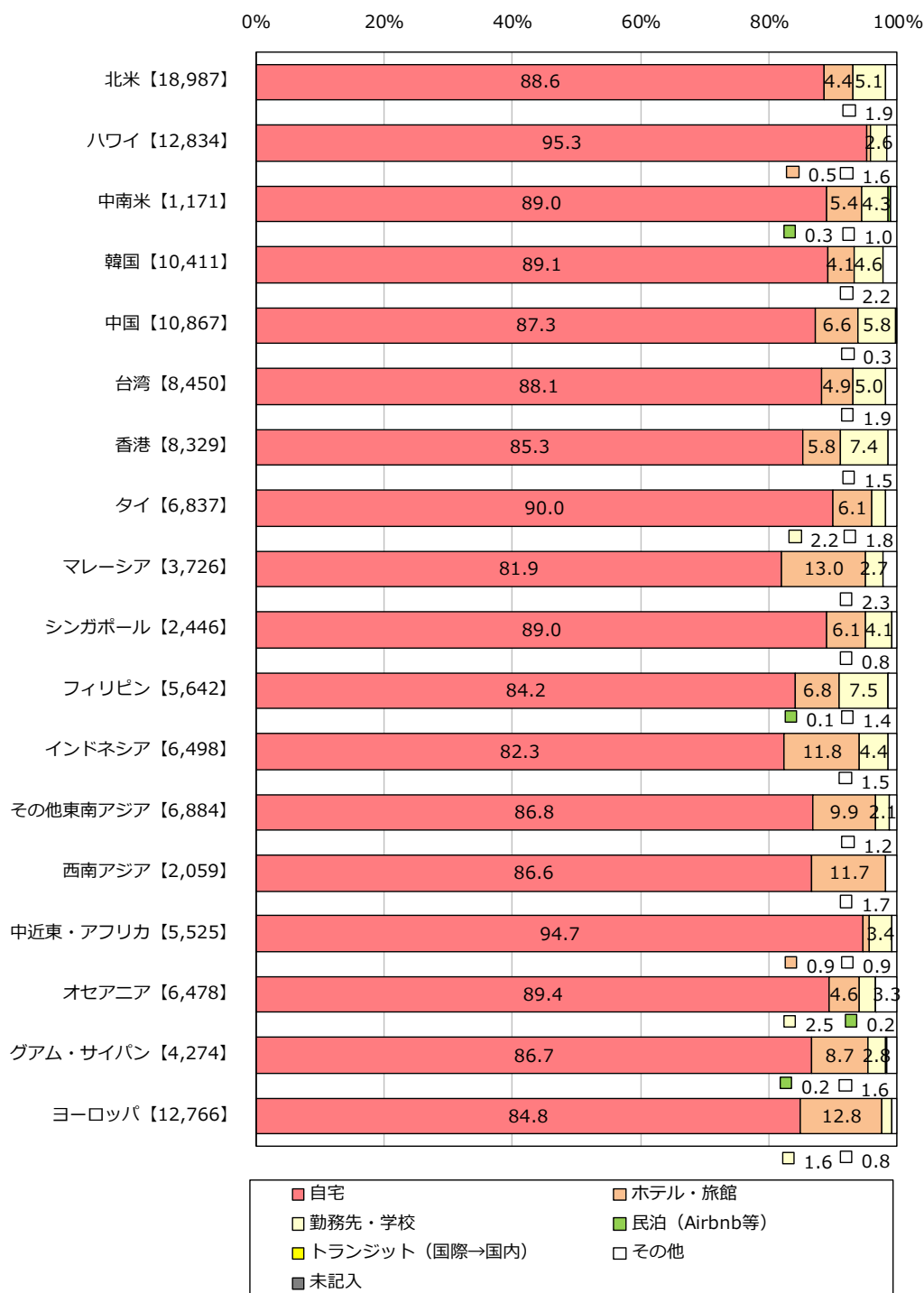


図 3-4-19 日本人の出発地 (方面別) 《構成比》

※【 】内：週間拡大値

※「トランジット (国際→国内)」は対象外なので選択肢から削除

外国人の国際線利用者の出発地を方面別にみると、「ホテル・旅館」の割合は「香港」「中国」方面で高くなっている。一方、「民泊（Airbnb等）」の割合は「中南米」「オセアニア」方面で高くなっている。（図 3-4-20）

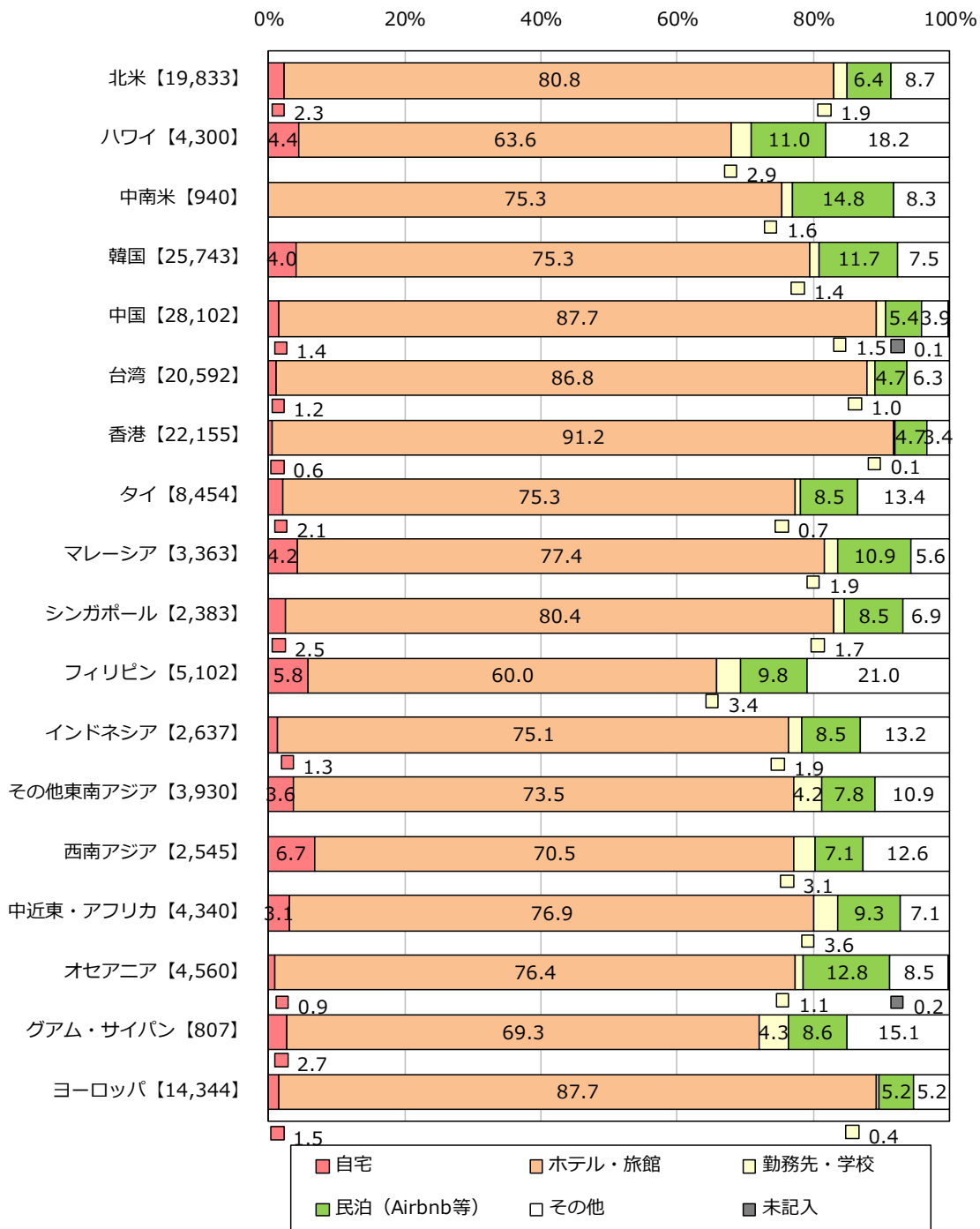


図 3-4-20 外国人の出発地（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

※「トランジット（国際→国内）」は対象外なので選択肢から削除

日本人の出発地で「その他」の回答の具体的な内容についてみると、「親族・友人・知人宅」の5,065人が最も多く、次いで「娯楽施設」の382人、「空港（国内）」の243人となっている（表3-4-5）。

表 3-4-5 日本人の出発地（その他）の回答

出発地（その他）	週間拡大値	構成比
親族・友人・知人宅	5,065	73.3%
娯楽施設	382	5.5%
空港（国内）	243	3.5%
合宿所・寮	105	1.5%
病院	104	1.5%
学会会場	37	0.5%
不明	972	14.1%
合計	6,908	100.0%

外国人の出発地で「その他」の回答については、「親族・友人・知人宅」の6,754人が最も多く、次いで「娯楽施設」の598人、「空港（国内）」の401人などとなっている（表3-4-6）。

表 3-4-6 外国人の出発地（その他）の回答

出発地（その他）	週間拡大値	構成比
親族・友人・知人宅	6,754	50.5%
娯楽施設	598	4.5%
空港（国内）	401	3.0%
合宿所・寮	288	2.2%
ホール	186	1.4%
基地	68	0.5%
駅	45	0.3%
JICA	29	0.2%
大学	20	0.1%
不明	4,994	37.3%
合計	13,383	100.0%

## (5) 出発地の所在地

出発地の所在地は、首都圏が 337,608 人 (90.3%) で大多数となっている。その他の地域では、中部地方の 10,584 人 (2.8%)、近畿地方の 6,294 人 (1.7%) が首都圏に次いで多くなっている。(図 3-4-21)

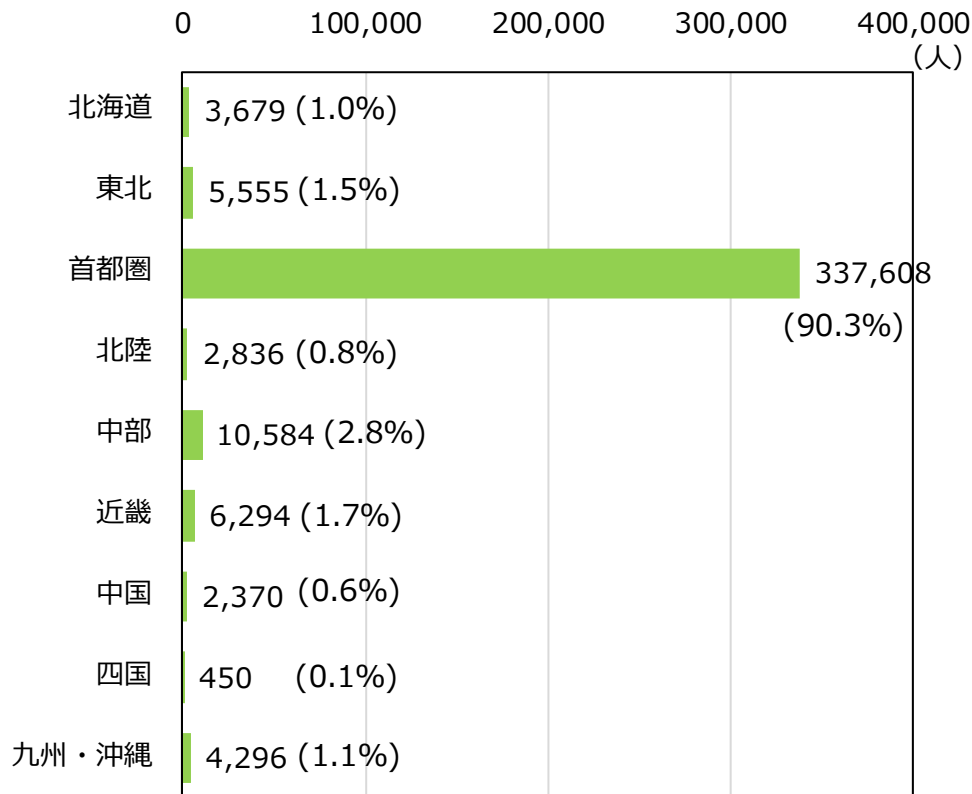


図 3-4-21 出発地の所在地 (エリア別) 《週間拡大値・構成比》

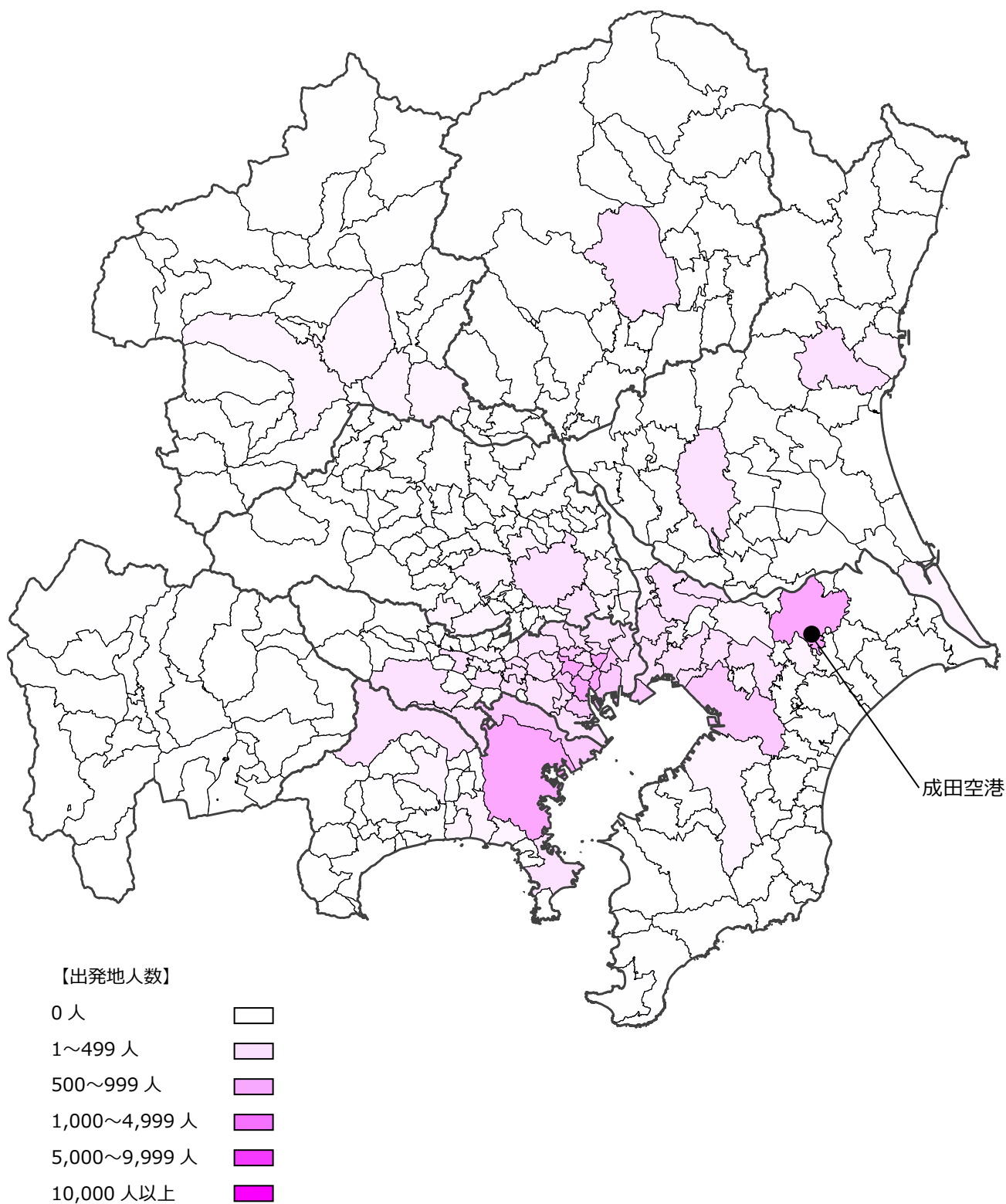


出発地の所在地を都道府県別にみると、東京都の 191,337 人 (51.2%) が最も多く、次いで千葉県 の 79,496 人 (21.3%)、神奈川県 の 26,390 人 (7.1%) となっている (表 3-4-7)。

表 3-4-7 出発地の所在地 (都道府県別)

都道府県	人	%	都道府県	人	%		
北海道	3,679	1.0%	滋賀県	77	0.0%		
東北	青森県	432	0.1%	近畿	京都府	2,043	0.5%
	岩手県	363	0.1%		大阪府	3,067	0.8%
	宮城県	2,286	0.6%		兵庫県	907	0.2%
	秋田県	95	0.0%		奈良県	32	0.0%
	山形県	726	0.2%		和歌山県	168	0.0%
	福島県	1,653	0.4%		中国	鳥取県	69
	首都圏	茨城県	9,947	2.7%		島根県	262
栃木県		4,321	1.2%	岡山県		580	0.2%
群馬県		4,700	1.3%	広島県		1,090	0.3%
埼玉県		19,834	5.3%	山口県		369	0.1%
千葉県		79,496	21.3%	四国	徳島県	52	0.0%
東京都		191,337	51.2%		香川県	145	0.0%
神奈川県		26,390	7.1%		愛媛県	117	0.0%
山梨県	1,583	0.4%	高知県		136	0.0%	
北陸	新潟県	1,634	0.4%	九州・沖縄	福岡県	2,529	0.7%
	富山県	547	0.1%		佐賀県	130	0.0%
	石川県	515	0.1%		長崎県	22	0.0%
	福井県	140	0.0%		熊本県	204	0.1%
中部	長野県	3,200	0.9%		大分県	60	0.0%
	岐阜県	323	0.1%		宮崎県	110	0.0%
	静岡県	3,638	1.0%		鹿児島県	17	0.0%
	愛知県	2,957	0.8%		沖縄県	1,224	0.3%
	三重県	466	0.1%	総計	373,672	100.0%	

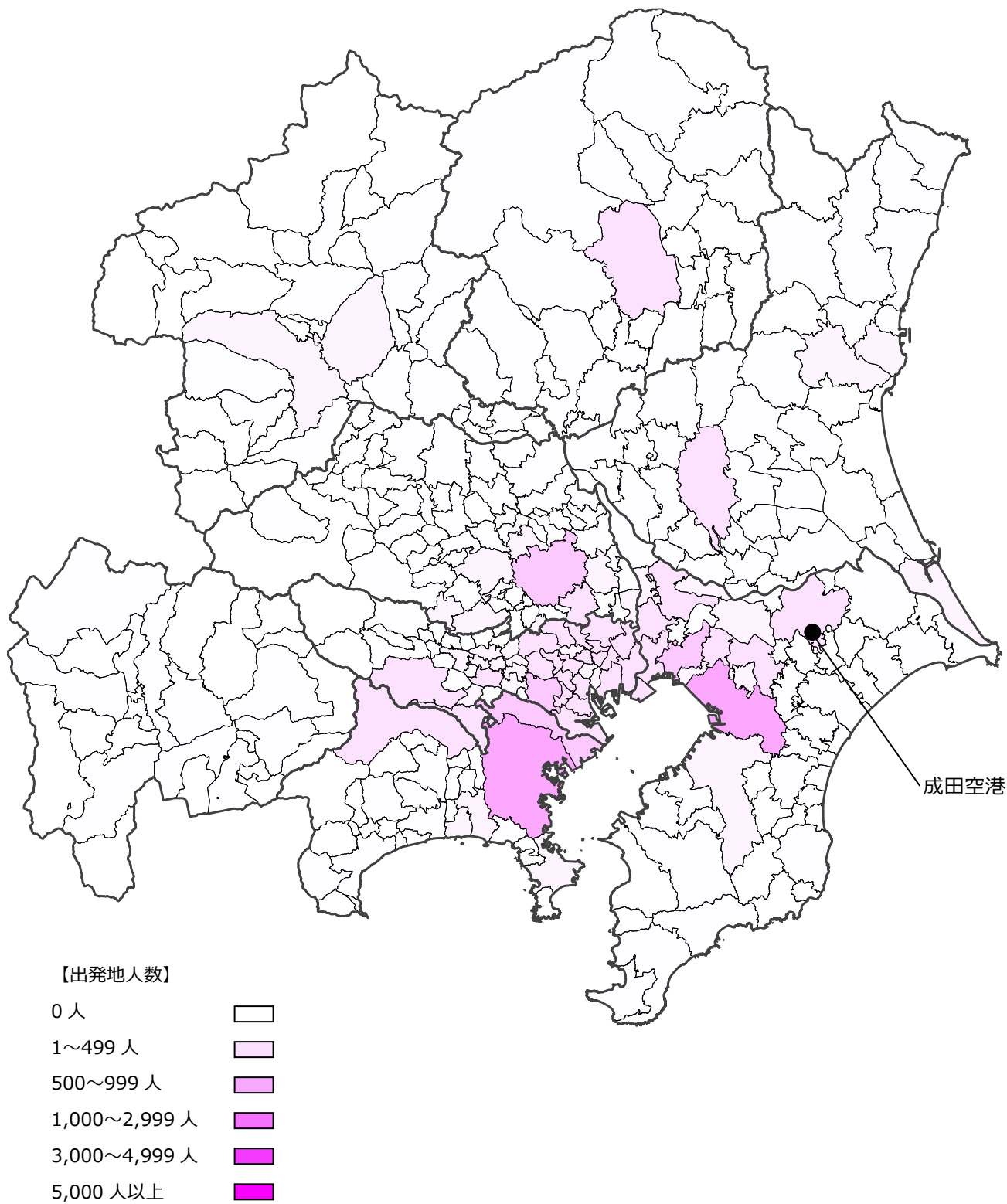
出発地の所在地を首都圏の市町村別にみると、成田市の37,048人(11.0%)が最も多く、次いで新宿区の27,611人(8.2%)、台東区の22,401人(6.6%)となっている(図3-4-22)。



※構成比は全出発地人数 337,608 人に対する比率である。

図 3-4-22 首都圏の出発地(全施設)の所在地(市町村別)《週間拡大値》

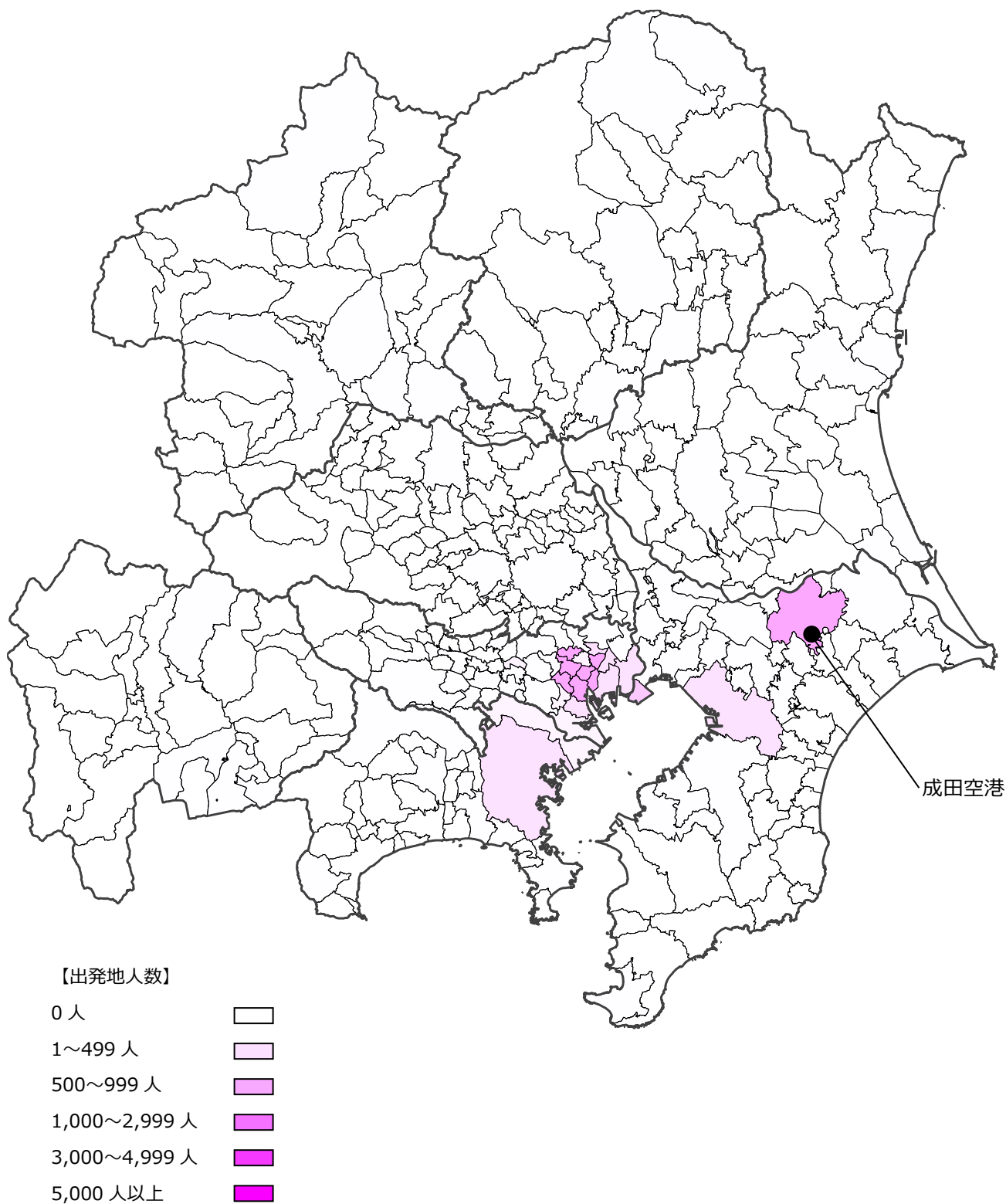
出発地が「自宅」の所在地を首都圏の市町村別にみると、横浜市の8,915人(6.4%)が最も多く、次いで千葉市の6,192人(4.5%)、さいたま市の4,101人(2.9%)となっている(図3-4-23)。



※構成比は全自宅出発地人数139,102人に対する比率である。

図3-4-23 首都圏の出発地(自宅)の所在地(市町村別)《週間拡大値》

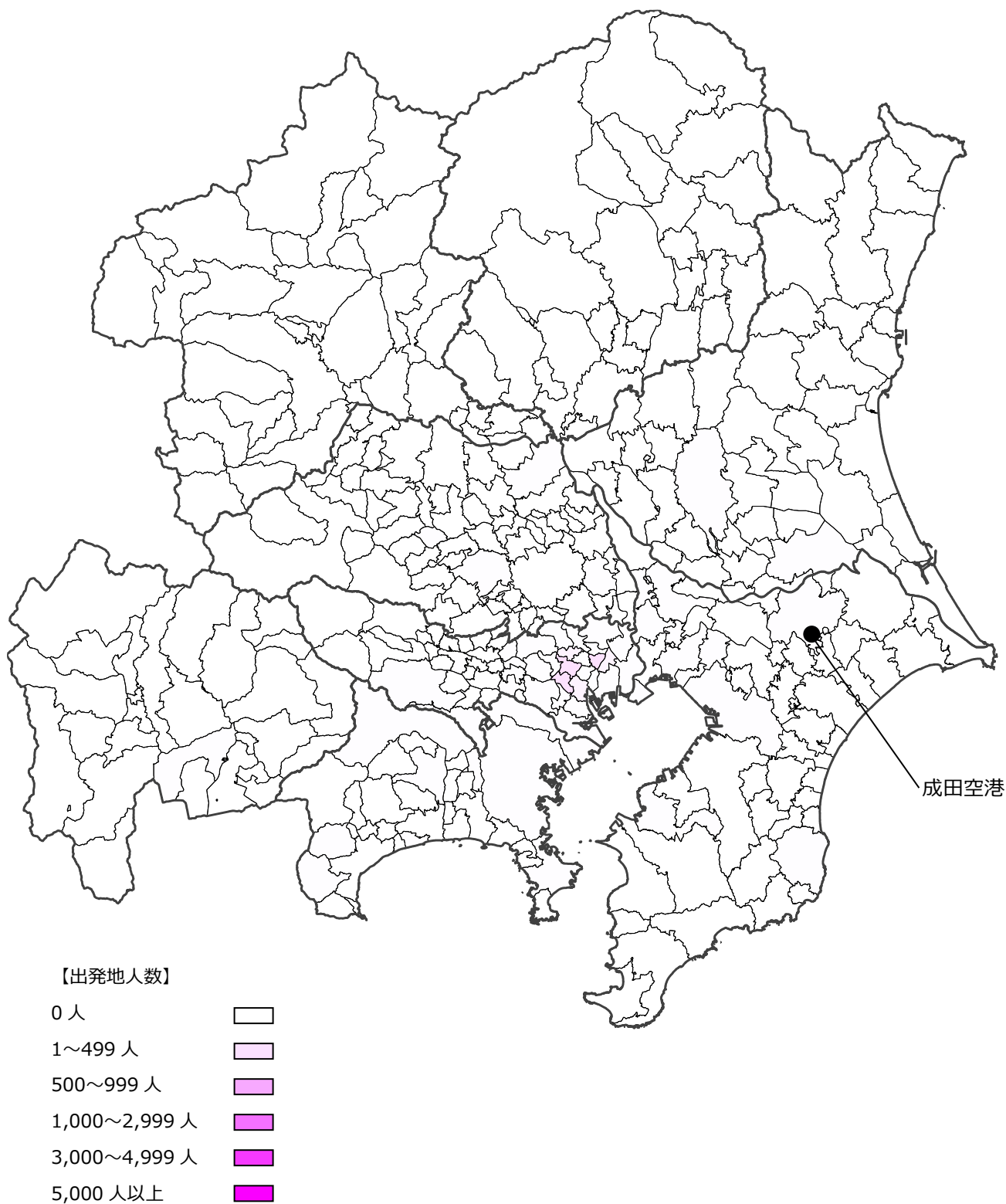
出発地が「ホテル・旅館」の所在地を首都圏の市町村別にみると、成田市の33,925人(21.4%)が最も多く、次いで新宿区の21,326人(13.5%)、台東区の17,880人(11.3%)となっている(図3-4-24)。



※構成比は全ホテル・旅館出発地人数158,522人に対する比率である。

図3-4-24 首都圏の出発地(ホテル・旅館)の所在地(市町村別)《週間拡大値》

出発地が「民泊（Airbnb 等）」の所在地を首都圏の市町村別にみると、新宿区の 2,779 人（19.2%）が最も多く、次いで台東区の 2,253 人（15.6%）、渋谷区の 1,902 人（13.1%）となっている（図 3-4-25）。



※構成比は全民泊（Airbnb 等）出発地人数 14,488 人に対する比率である。

図 3-4-25 首都圏の出発地（民泊（Airbnb 等））の所在地（市町村別）《週間拡大値》

## (6) 成田空港までの平均所要時間

成田空港までの平均所要時間は、表 3-4-8 に示す通り 1 時間 48 分であり、日本人では 2 時間 02 分、外国人では 1 時間 34 分となっている。

ターミナル別にみて最も平均所要時間が短いのは 3PTB 国内線利用者の外国人で 1 時間 08 分、最も長いのは 3PTB 国際線利用者の日本人で 2 時間 11 分となっている。(表 3-4-8)

表 3-4-8 平均所要時間（国際／国内線別・ターミナル別）

		日本人（平均）	外国人（平均）	総計（平均）
国際	(1PTB・2PTB)	2:05	1:36	1:50
	(3PTB)	2:11	1:27	1:49
国内	(1PTB・2PTB)	1:18	1:40	1:29
	(3PTB)	1:36	1:08	1:22
総計		2:02	1:34	1:48

※トランジット（国際→国内）は除いている。  
 ※平均所要時間は、単純平均で算出している。

出発地域別にみた成田空港までの平均所要時間は、首都圏が1時間32分で最も短く、逆に中国地方が4時間59分と最も長くなっている。都道府県では、千葉県の44分が最も短く、福井県の7時間00分が最も長くなっている。(図3-4-26)

都道府県	平均所要時間		
北海道	4:26		
東北	青森県	5:35	
	岩手県	4:34	
	宮城県	3:44	
	秋田県	6:26	
	山形県	4:42	
	福島県	5:22	
首都圏	茨城県	1:38	
	栃木県	2:30	
	群馬県	2:51	
	埼玉県	1:55	
	千葉県	0:44	
	東京都	1:35	
	神奈川県	2:15	
	山梨県	3:13	
	新潟県	4:12	
	富山県	4:13	
北陸	石川県	4:02	
	福井県	7:00	
	中部	長野県	3:58
		岐阜県	5:10
静岡県		3:22	
愛知県		3:29	
三重県		3:43	

都道府県	平均所要時間		
近畿	滋賀県	4:36	
	京都府	4:35	
	大阪府	3:38	
	兵庫県	4:11	
	奈良県	5:40	
	和歌山県	3:00	
中国	鳥取県	4:52	
	島根県	5:00	
	岡山県	4:58	
	広島県	5:14	
	山口県	3:25	
	四国	徳島県	3:00
香川県		3:07	
愛媛県		2:52	
高知県		5:15	
九州・沖縄		福岡県	3:25
		佐賀県	3:53
	長崎県	4:15	
	熊本県	4:45	
	大分県	5:00	
	鹿児島県	5:00	
沖縄県	3:22		

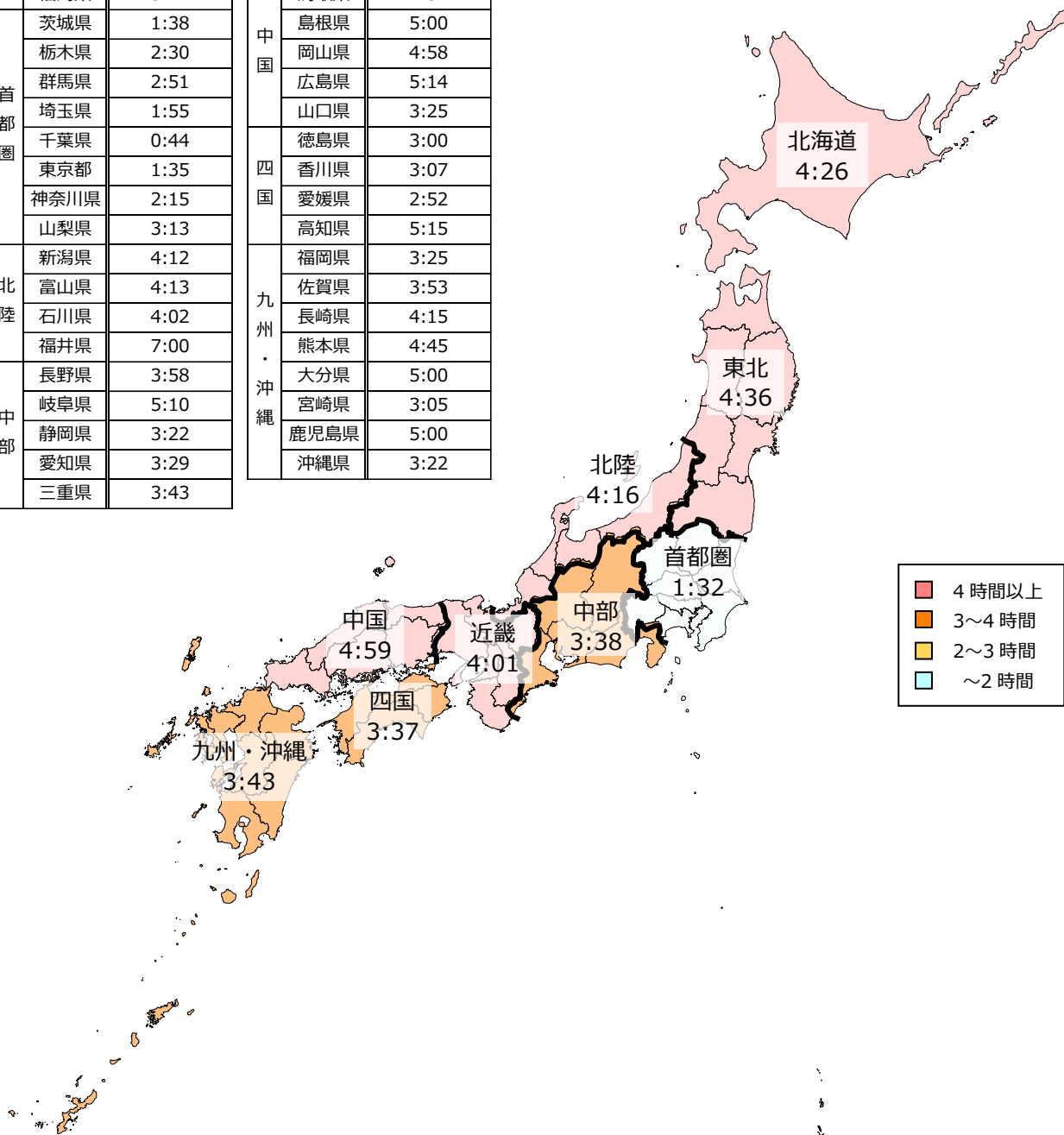


図3-4-26 出発地からの平均所要時間（エリア別）

3-5 アクセス交通機関

(1) アクセス交通機関

アクセス交通機関の利用状況については、「空港直行バス」が 72,594 人 (18.8%) と最も多く、次いで「NEX」の 53,109 人 (13.8%) となっている (図 3-5-1、図 3-5-2)。

日本人、外国人別の利用割合をみると、日本人、外国人ともに「空港直行バス」が最も高く、次いで日本人では「自家用車」、外国人では「NEX」となっている (図 3-5-2)。

なお、「その他」の内訳は、「徒歩」が 257 人、「記載無し」が 100 人となっている。

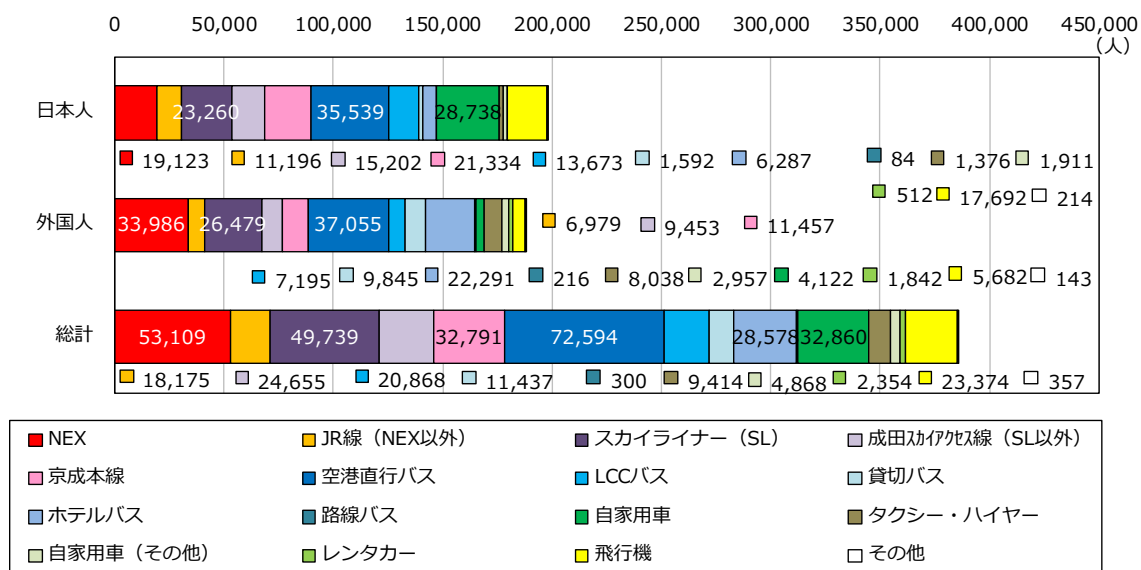


図 3-5-1 アクセス交通機関 (日本人/外国人別) 《週間拡大値》

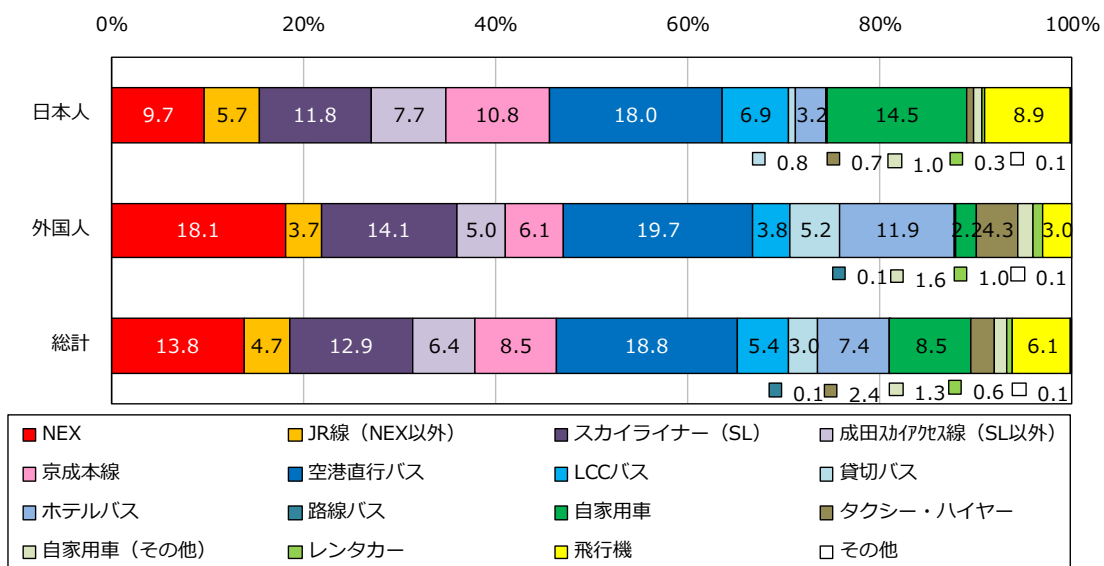


図 3-5-2 アクセス交通機関 (日本人/外国人別) 《構成比》



ターミナル別にみると、1PTB・2PTB 国際線利用者では「空港直行バス」の利用率が最も高く、次いで「NEX」となっている。3PTB 国際線利用者では「スカイライナー」が最も多く、次いで「空港直行バス」となっている。

一方、国内線利用者のうち 1PTB・2PTB 利用者は「飛行機」の利用率が最も高く、3PTB 利用者は「京成本線」の利用率が最も高くなっている。

国際線、国内線ともに、1PTB・2PTB 利用者より、3PTB 利用者の方が鉄道の利用率が高くなっている。(図 3-5-3)

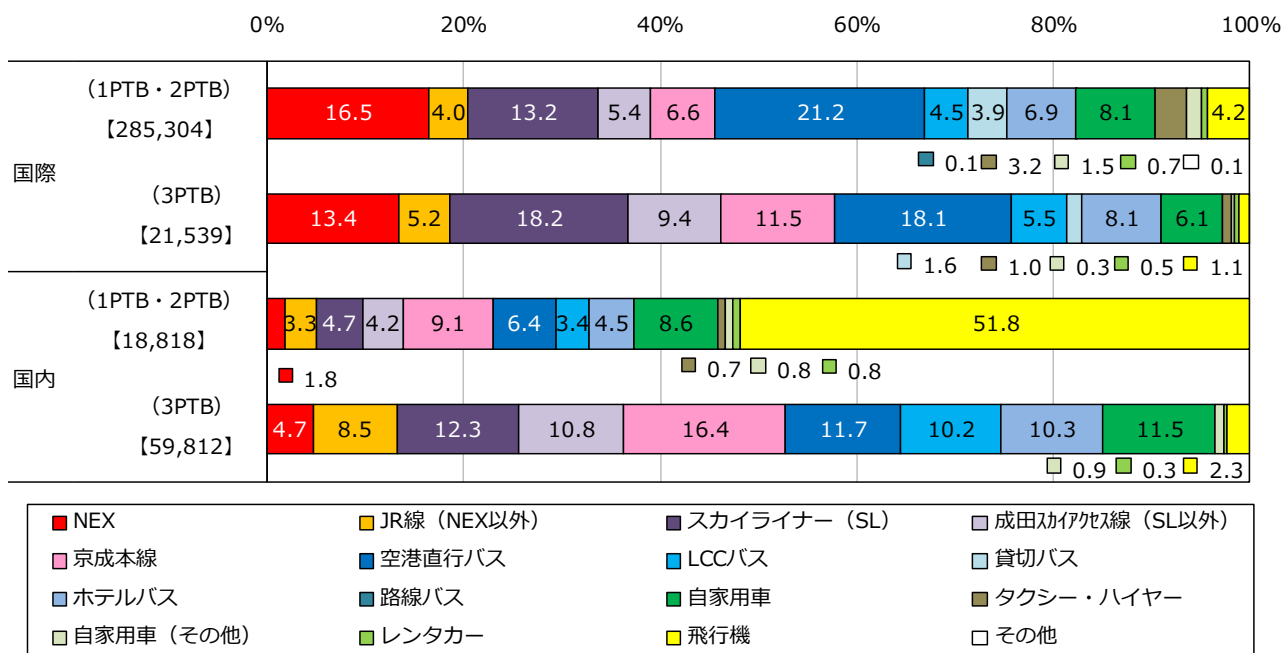


図 3-5-3 アクセス交通機関（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

日本人のアクセス交通機関についてみると、国際線利用者では「空港直行バス」の利用率が最も高く、次いで「自家用車」となっている。一方、国内線利用者については、1PTB・2PTB利用者は「飛行機」の利用率が最も高く、次いで「京成本線」「自家用車」となっている。3PTB利用者は「京成本線」「自家用車」の利用率が高くなっている。(図3-5-4)

外国人の国際線利用者については、1PTB・2PTB利用者では「空港直行バス」「NEX」の利用率が高く、3PTB利用者は「スカイライナー」「空港直行バス」が高くなっている。一方、国内線利用者についてみると、1PTB・2PTB利用者は「飛行機」「ホテルバス」の利用率が高く、3PTB利用者は「ホテルバス」「スカイライナー」が高くなっている。(図3-5-5)

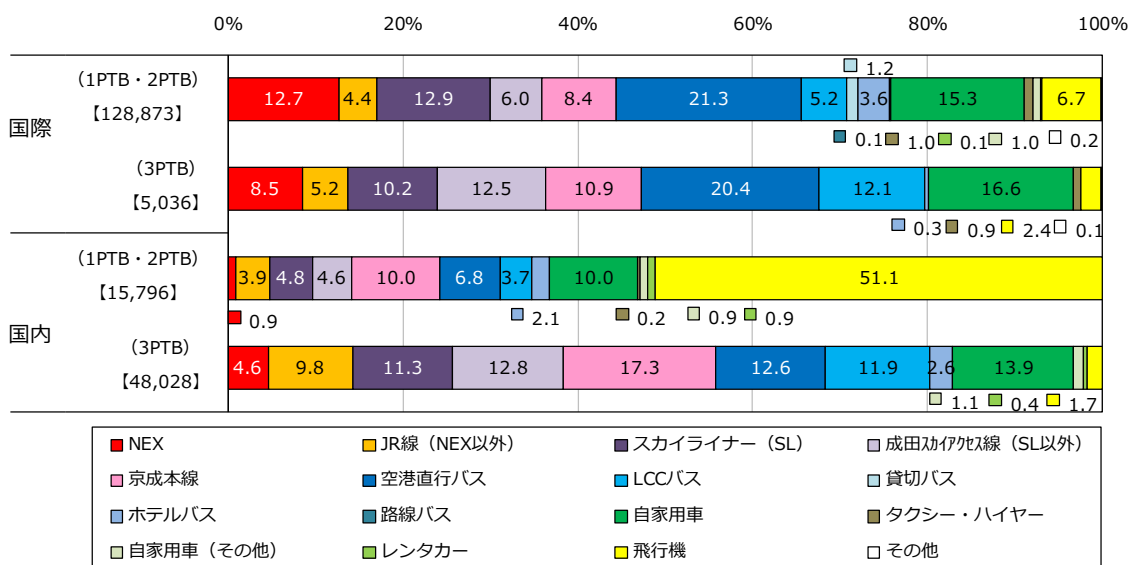


図3-5-4 日本人のアクセス交通機関 (国際/国内線別・ターミナル別) 《構成比》

※【 】内：週間拡大値

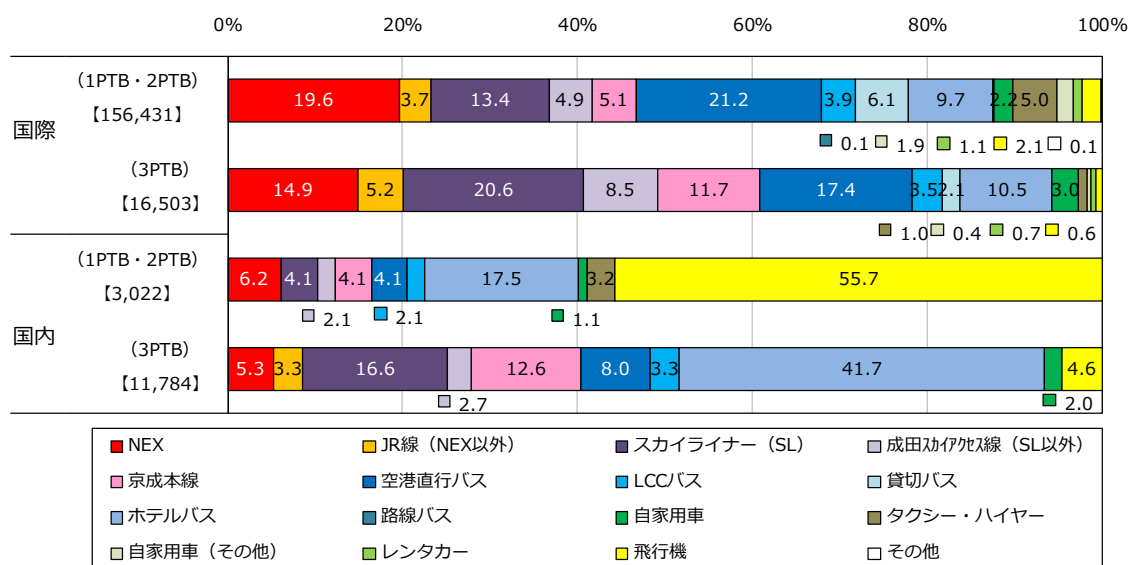


図3-5-5 外国人のアクセス交通機関 (国際/国内線別・ターミナル別) 《構成比》

※【 】内：週間拡大値

国際線利用者の方面別にアクセス交通機関をみると、鉄道類の利用率は「台湾」「韓国」方面で高く、バス類の利用率は「その他東南アジア」「西南アジア」方面で高くなっている。また、自動車類の利用率は「グアム・サイパン」「ハワイ」方面で高く、飛行機・その他の利用率は「オセアニア」「北米」方面で高くなっている。(図 3-5-6)

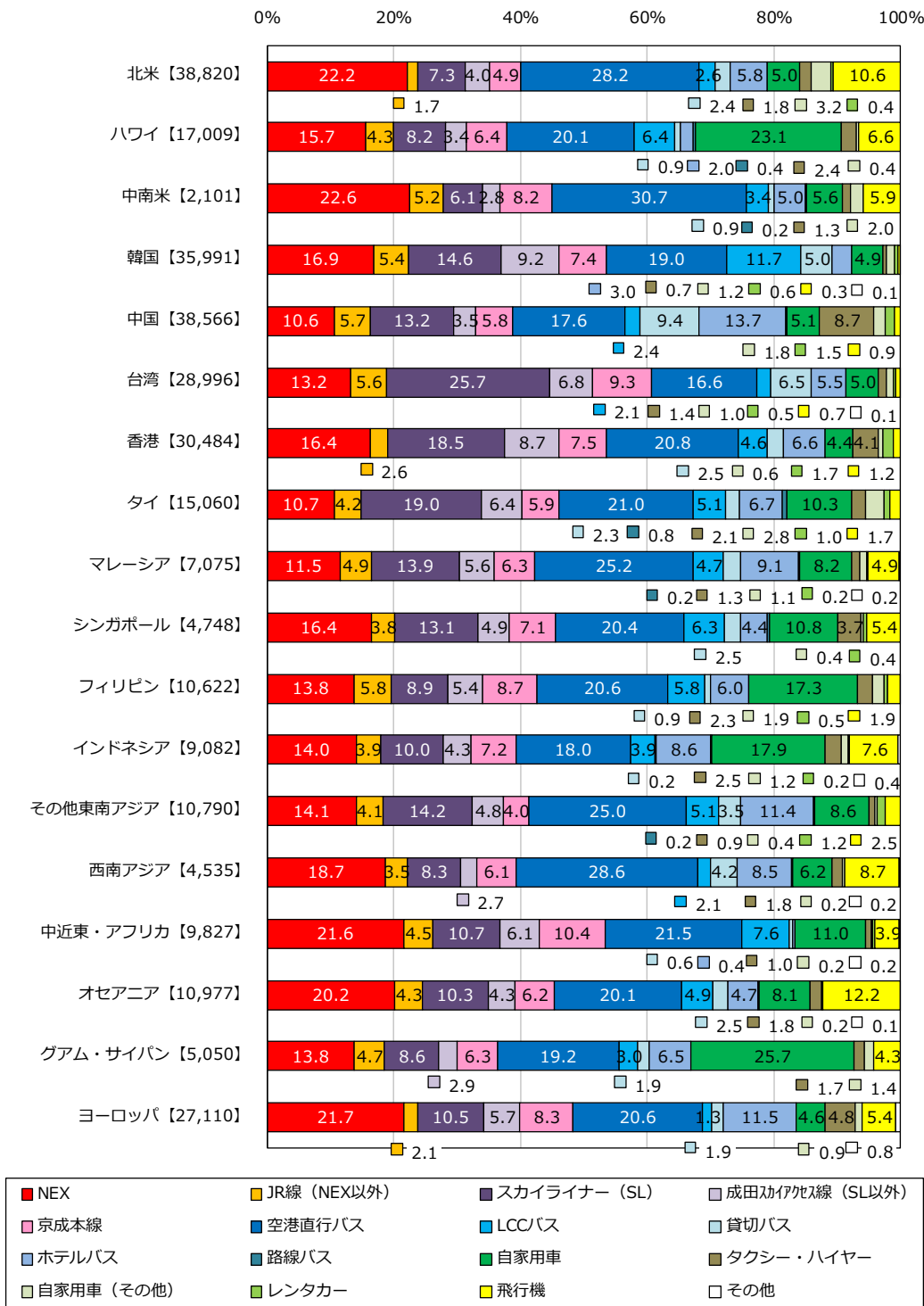


図 3-5-6 アクセス交通機関（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

日本人のアクセス交通機関を方面別にみると、鉄道類の利用率は「台湾」「中国」方面で高く、バス類の利用率は「マレーシア」「中南米」方面で高く、自動車類の利用率は「グアム・サイパン」「ハワイ」方面で高くなっている。また、飛行機・その他の利用率は「オセアニア」「西南アジア」方面で高くなっている。(図 3-5-7)

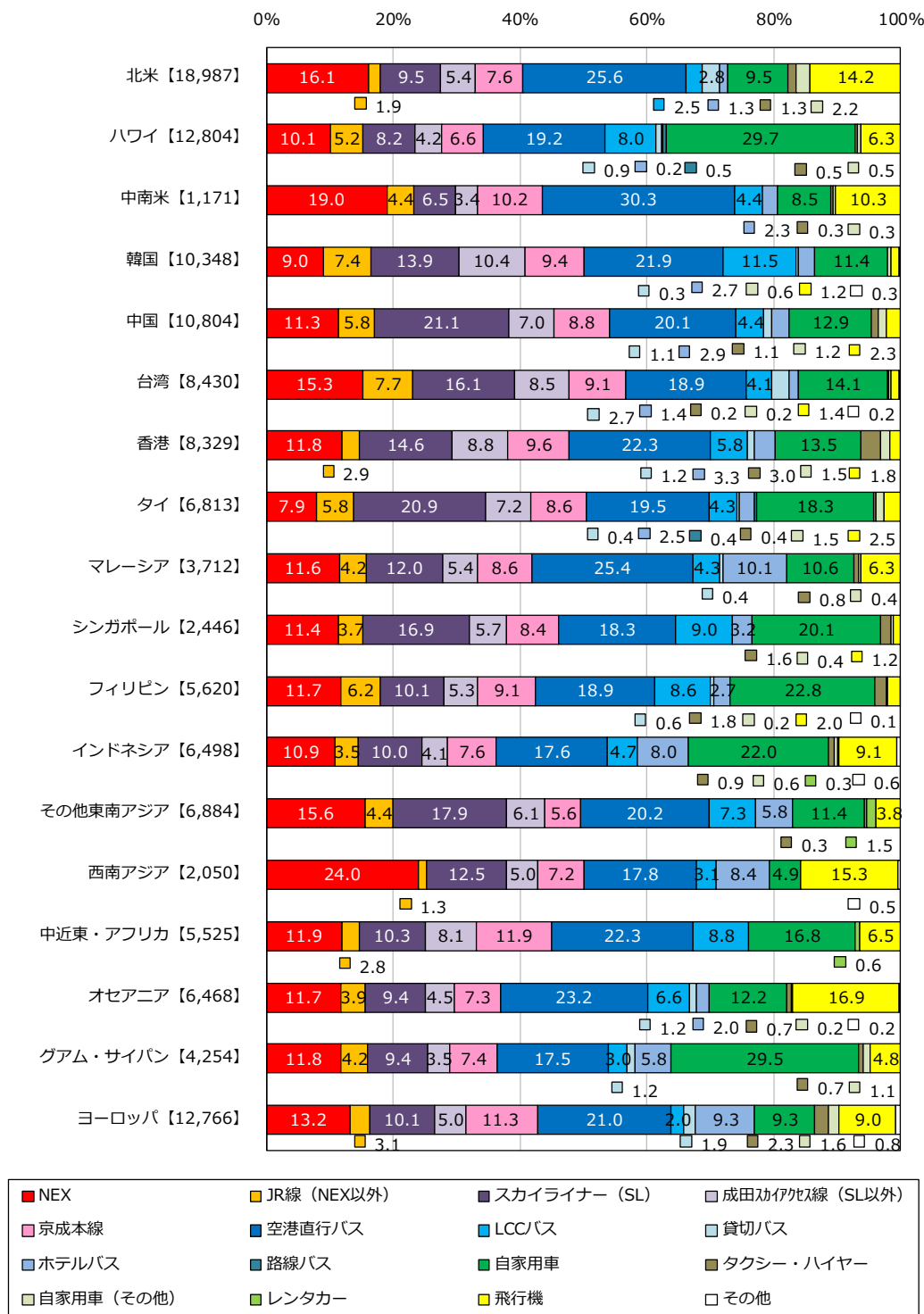


図 3-5-7 日本人のアクセス交通機関（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

### 3. 出発旅客アンケート調査

外国人について方面別にみると、鉄道類の利用率は「中近東・アフリカ」「台湾」方面で高く、バス類の利用率は「その他東南アジア」「西南アジア」方面で高い。また、自動車類の利用率は「フィリピン」「中国」方面で高く、飛行機・その他の利用率は「シンガポール」「ハワイ」方面で高くなっている。(図 3-5-8)

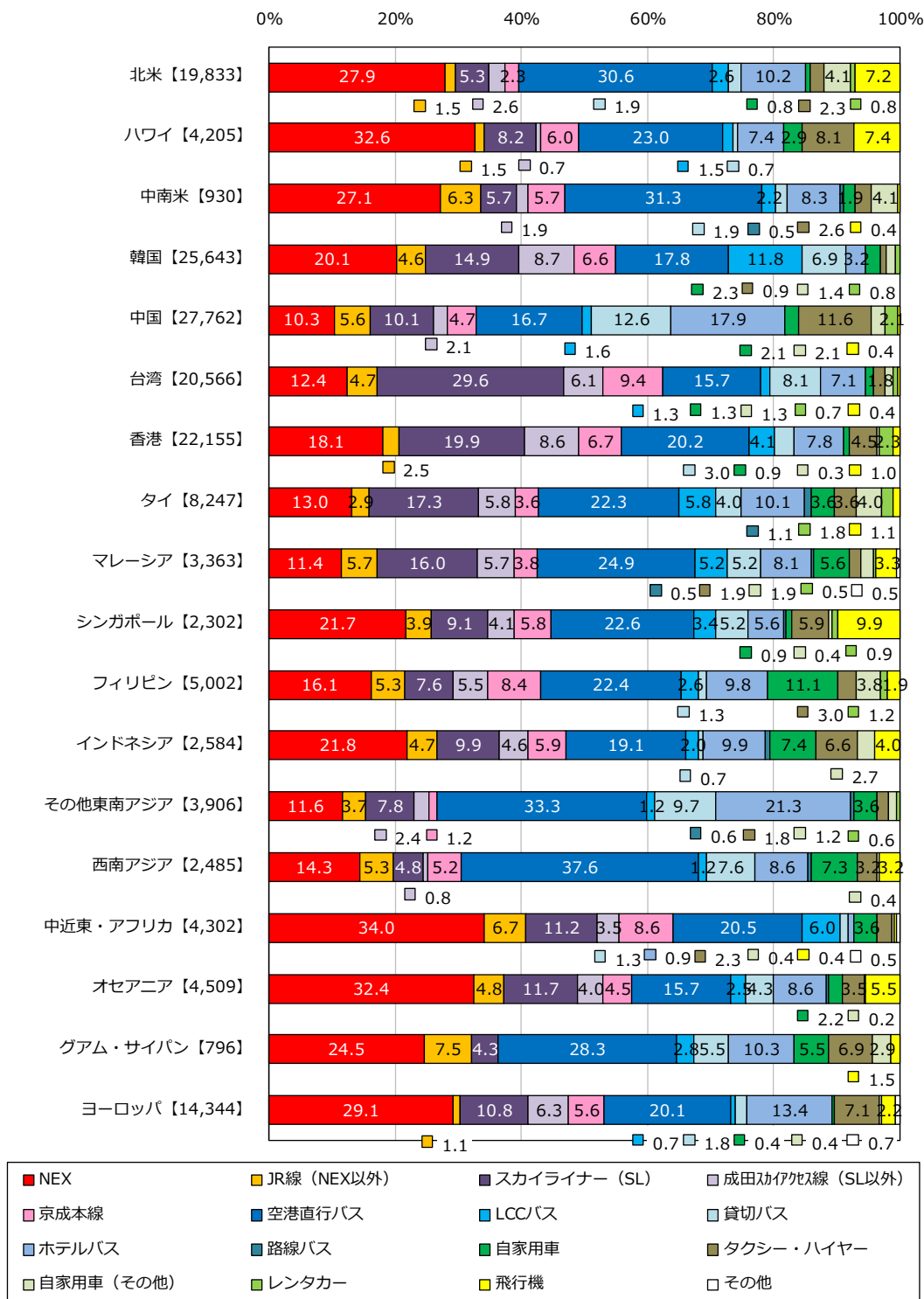


図 3-5-8 外国人のアクセス交通機関 (方面別) 《構成比》

※【 】内：週間拡大値

日本人について旅行目的別にアクセス交通機関をみると、海外旅行では「空港直行バス」と「自家用車」の利用率が高く、海外出張では「空港直行バス」と「NEX」の利用率が高くなっており、海外出張の方が鉄道類の利用率が高いことがわかる。

一方、国内旅行では「京成本線」と「自家用車」の利用率が高く、国内出張では「JR線（NEX以外）」と「空港直行バス」の利用率が高い。また、帰郷（国内）では「空港直行バス」と「LCCバス」の利用率が高くなっている。

その他では、「京成本線」と「空港直行バス」の利用率が高くなっている。（図 3-5-9）

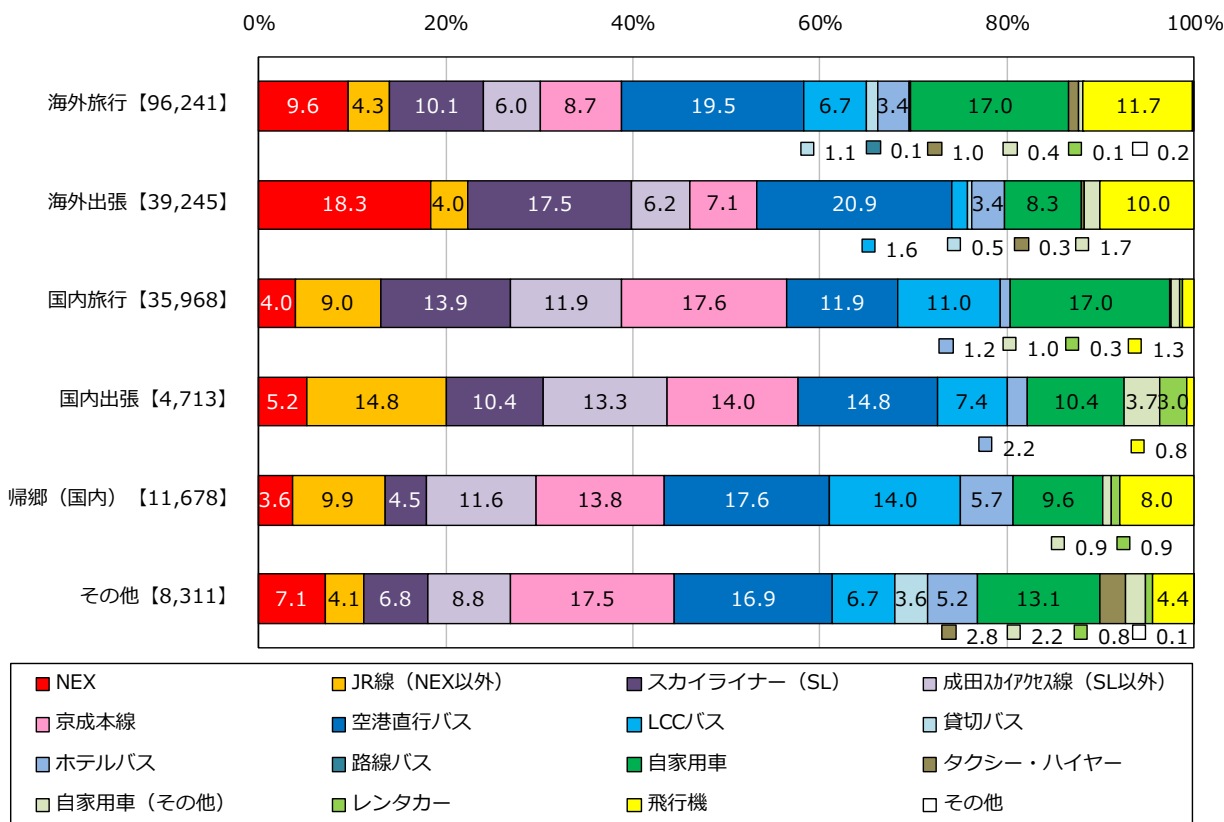


図 3-5-9 日本人のアクセス交通機関（旅行目的別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

外国人について来日目的別にみると、観光では「NEX」の利用率が最も高く、ビジネスおよびその他目的では「空港直行バス」が最も高くなっている。また、その他目的では「飛行機」の利用率が10.6%と他の目的に比べて高いことがみてとれる。(図3-5-10)

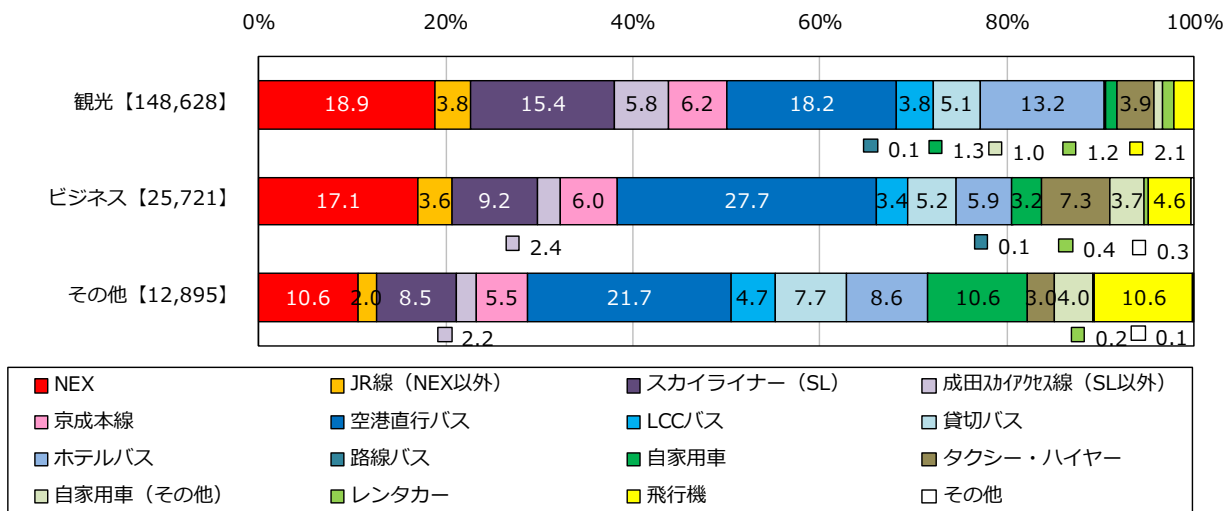


図3-5-10 外国人のアクセス交通機関（来日目的別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

年齢階層別にアクセス交通機関をみると、全ての年齢階層で「空港直行バス」の利用率が最も高くなっている。

また、年齢が低くなるほど鉄道類の利用率が高くなり、逆に年齢が高くなるほどバス類、自動車類の利用率が高くなる傾向がみてとれる。(図3-5-11)

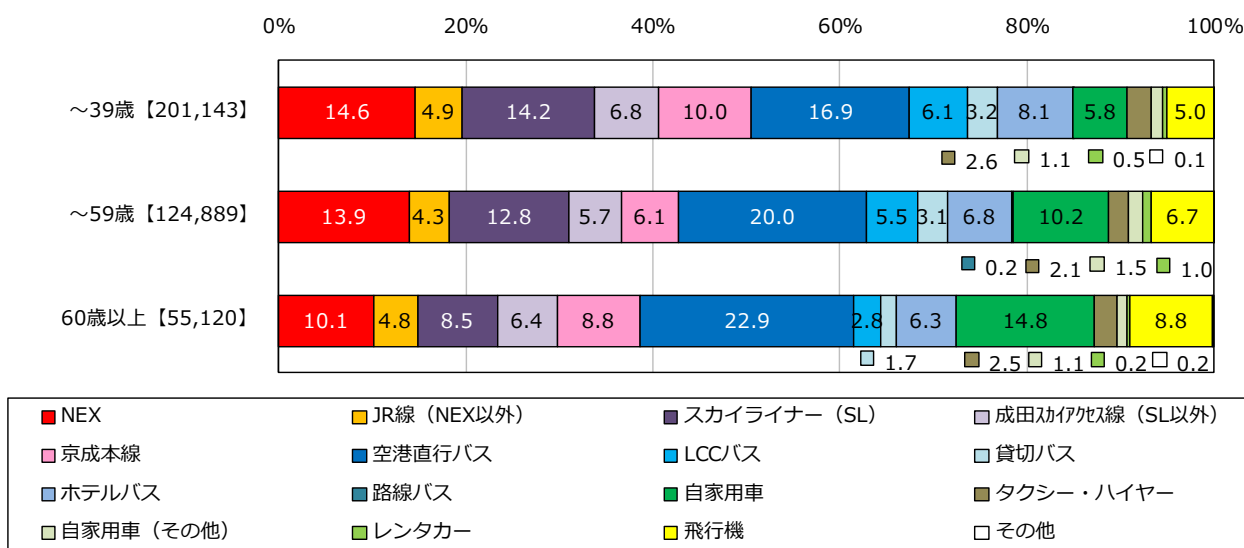


図3-5-11 アクセス交通機関（年齢階層別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

職業別にみると、「その他」は「貸切バス」、それ以外の職業では「空港直行バス」の利用率が最も高くなっている。

鉄道類に着目すると「学生」での利用率が最も高く、バス類は「その他」で、自動車類は「自営業」での利用率が高くなっている。また、交通機関が飛行機・その他については「主婦（夫）」での利用率が最も高くなっている。（図 3-5-12）

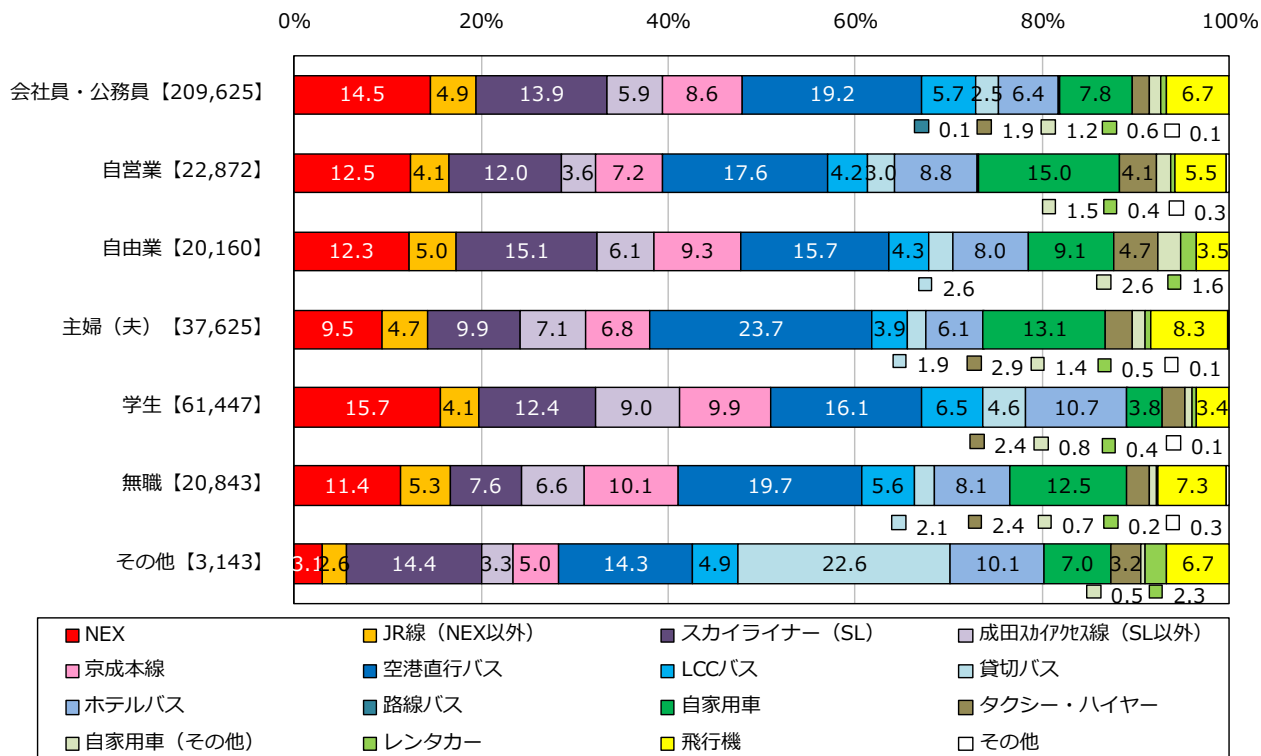


図 3-5-12 アクセス交通機関（職業別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値



出発地域別にみると、鉄道類の「NEX」の割合は近畿で最も大きく、「JR 線（NEX 以外）」は首都圏で、「スカイライナー」は北陸で大きく、「成田スカイアクセス線」および「京成本線」は首都圏でその割合が他地域に比べて大きくなっている。

バス類の中で「空港直行バス」は四国でその割合が最も大きく、「LCC バス」は中部で最も大きくなっている。

自動車類の「自家用車」は東北でその割合が最も大きく、「タクシー・ハイヤー」は北陸で、「レンタカー」は中部で最も大きくなっている。

「飛行機」は北海道でその割合が最も大きくなっている。(図 3-5-13)

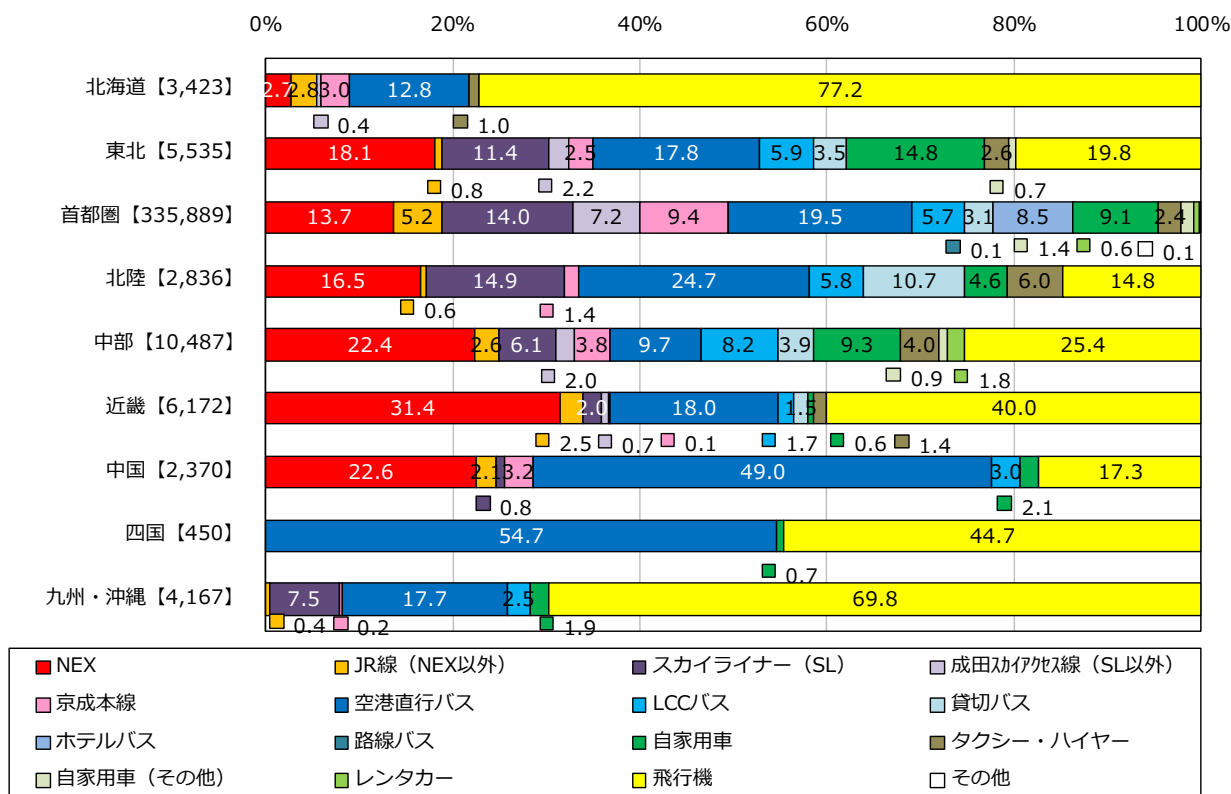


図 3-5-13 アクセス交通機関（出発地エリア別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

首都圏の出発都県別にアクセス交通機関をみると、鉄道類では「NEX」の割合は神奈川県、東京都で大きく、「JR線（NEX以外）」は千葉県、茨城県で大きい。また、「スカイライナー」は埼玉県、東京都で大きく、「成田スカイアクセス線」は埼玉県、群馬県で大きい。また、「京成本線」は山梨県、千葉県で大きくなっている。

バス類についてみると、「空港直行バス」は群馬県、山梨県でその割合が大きく、「LCCバス」は東京都、神奈川県で、「貸切バス」は栃木県、山梨県で大きい。また、「ホテルバス」は千葉県で大きくなっている。

自動車類の「自家用車」は茨城県、栃木県でその割合が大きく、「タクシー・ハイヤー」は群馬県、山梨県で大きい。また、「自家用車（その他）」は山梨県、群馬県で、「レンタカー」は山梨県でその割合が大きくなっている。（図 3-5-14）

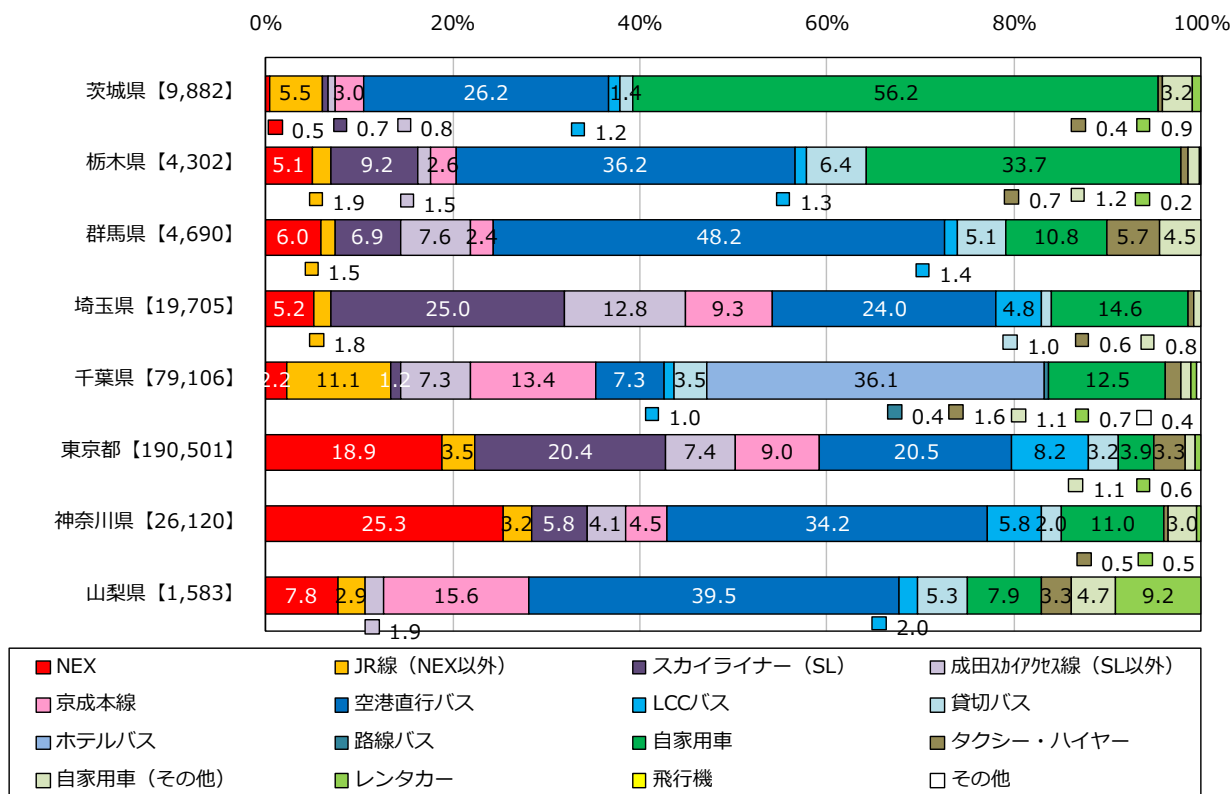


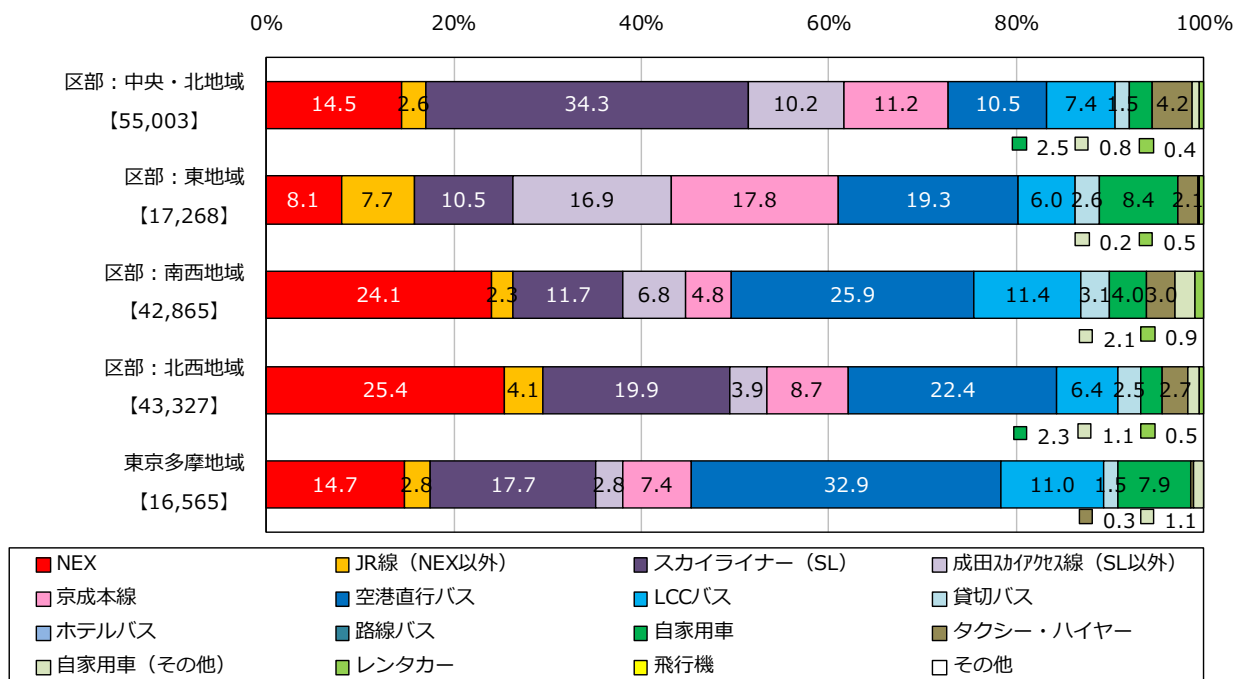
図 3-5-14 アクセス交通機関（首都圏内都県別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

① 東京都（出発地）

東京都を出発地とするアクセス交通機関についてみると、「中央・北地域」では「スカイライナー」の利用率が大きく、京成線(スカイライナー、成田スカイアクセス線、京成本線)の利用率は55.7%と半数を超えている。「東地域」「南西地域」「東京多摩地域」では「空港直行バス」の利用率が最も大きくなっている。「北西地域」は「NEX」の利用率が最も大きくなっている。

「LCCバス」は「南西地域」「東京多摩地域」で利用率が大きくなっている。(図 3-5-15、図 3-5-16)



注) 島しょ部はサンプルなし

図 3-5-15 アクセス交通機関（東京都内地域別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

図 3-5-16 に東京都のエリア区分図と各エリアからの成田空港までの平均所要時間を示している。また図 3-5-17 は参考として東京都内の交通網を示している。

【最も利用者が多い交通機関】

中央・北地域：スカイライナー

東地域：空港直行バス

北西地域：NEX

南西地域：空港直行バス

東京多摩地域：空港直行バス



図 3-5-16 東京都のエリア区分図 【\*:\*\*】：平均所要時間 \*時間\*\*分

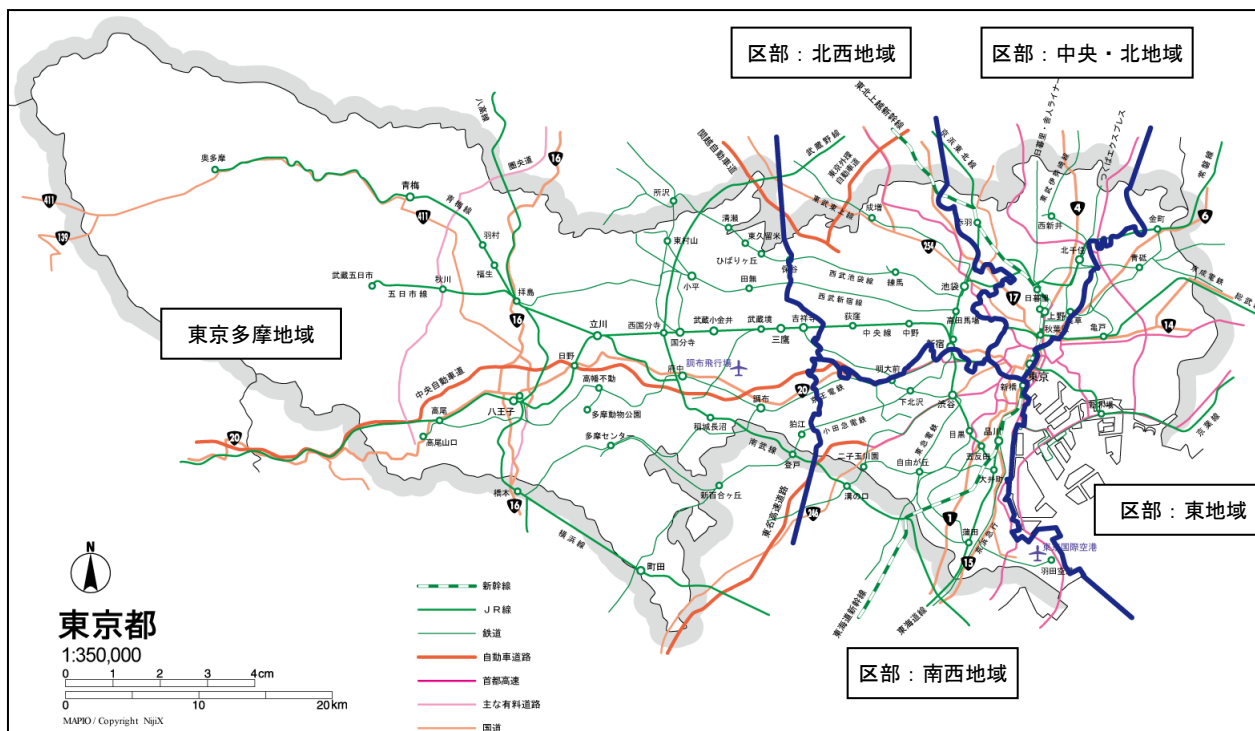


図 3-5-17 東京都の交通網

② 千葉県（出発地）

千葉県を出発地とするアクセス交通機関をみると、「成田周辺地域」では「ホテルバス」の利用率が66.0%と最も大きくなっている。「千葉市」では「JR線（NEX以外）」の利用率が最も大きい。「東葛地域」では「京成本線」の利用率が最も大きい。「房総地域」では「自家用車」の利用率が最も大きくなっており、他の地域に比べてバス、自動車類の利用率が大きい傾向にあり、合計割合は67.3%に達している。（図 3-5-18、図 3-5-19）

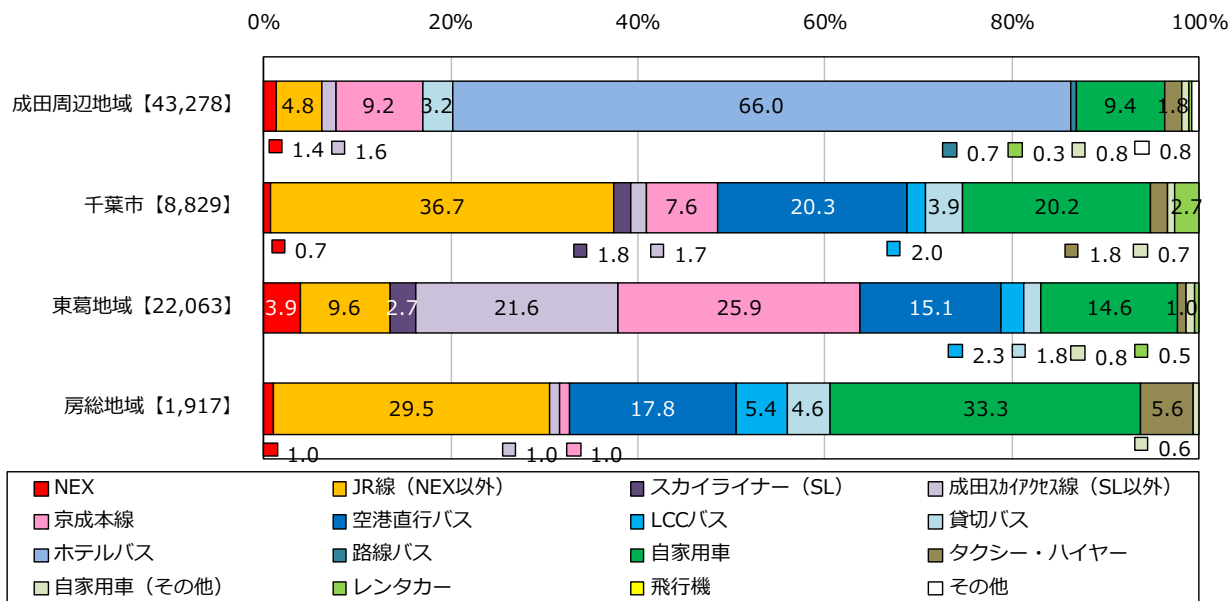


図 3-5-18 アクセス交通機関（千葉県内地域別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

図 3-5-19 に千葉県のエリア区分図と各エリアからの成田空港までの平均所要時間を示している。また図 3-5-20 は参考として千葉県内の交通網を示している。

### 3. 出発旅客アンケート調査

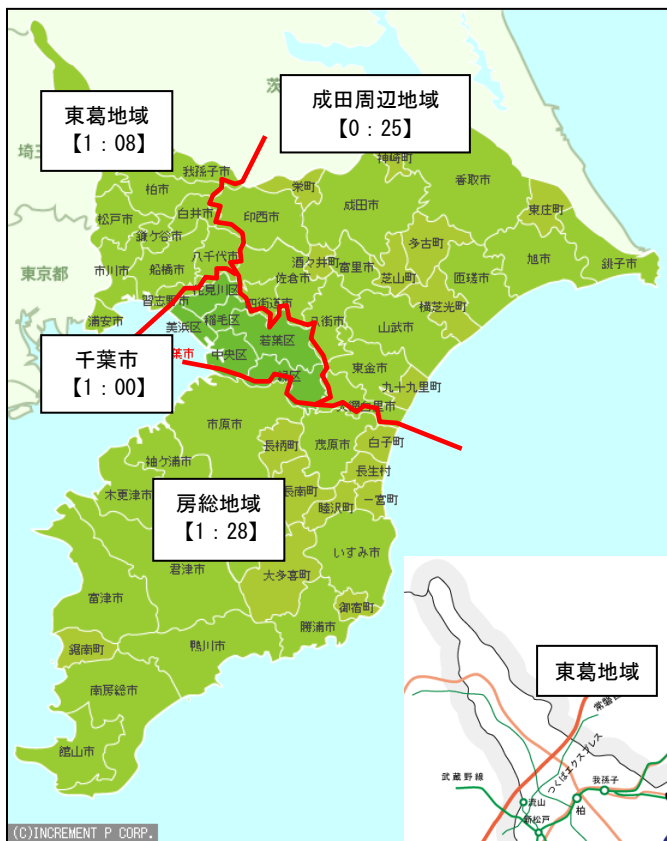


図 3-5-19 千葉県のエリア区分図

#### 【最も利用者が多い交通機関】

- 成田周辺地域：ホテルバス
- 千葉市：JR線（NEX以外）
- 東葛地域：京成本線
- 房総地域：自家用車

【\*:\*\*】：平均所要時間 \*時間\*\*分

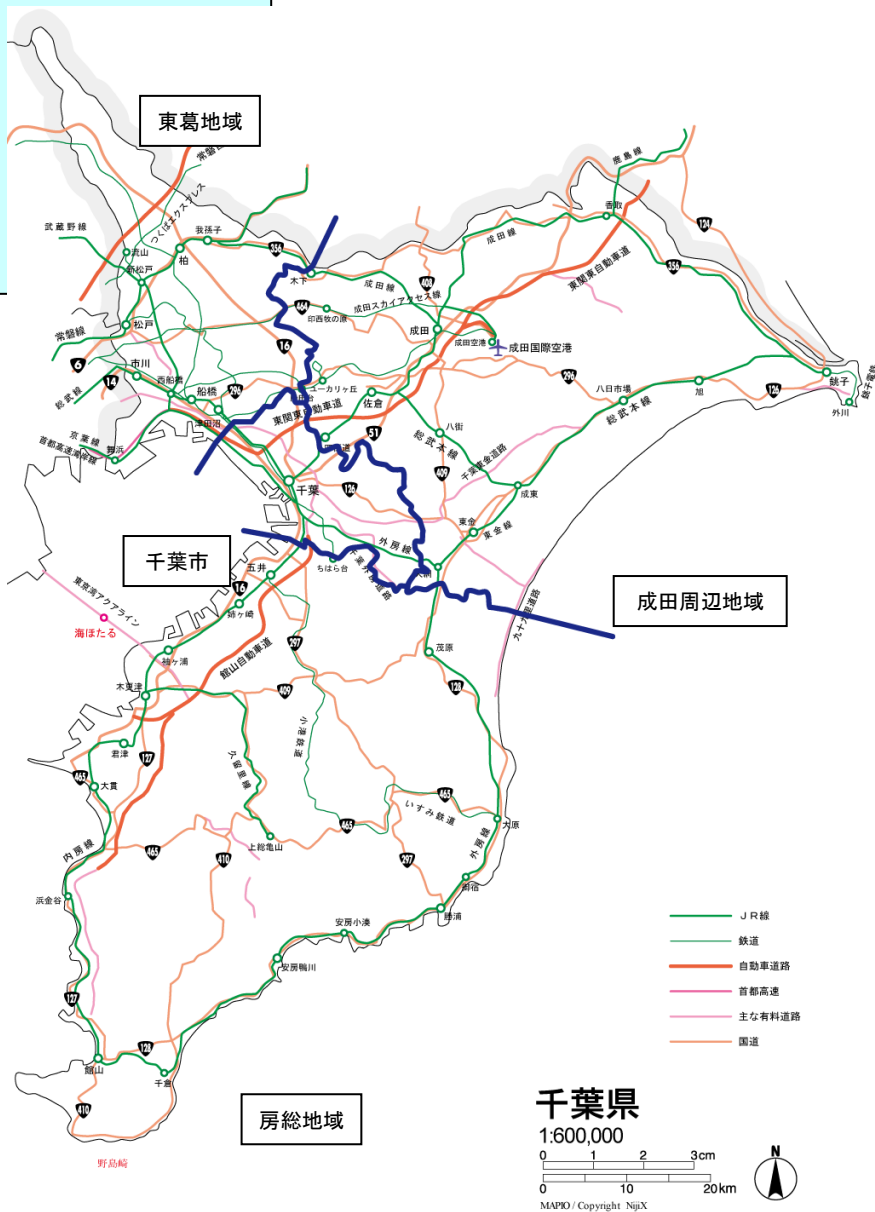


図 3-5-20 千葉県の交通網

③ 神奈川県（出発地）

神奈川県を出発地とするアクセス交通機関についてみると、「横浜市」「神奈川西側地域」では「空港直行バス」の利用率が最も大きくなっている。また「鎌倉・横須賀地域」「川崎市」では「NEX」の利用率が最も大きくなっている。（図 3-5-21、図 3-5-22）

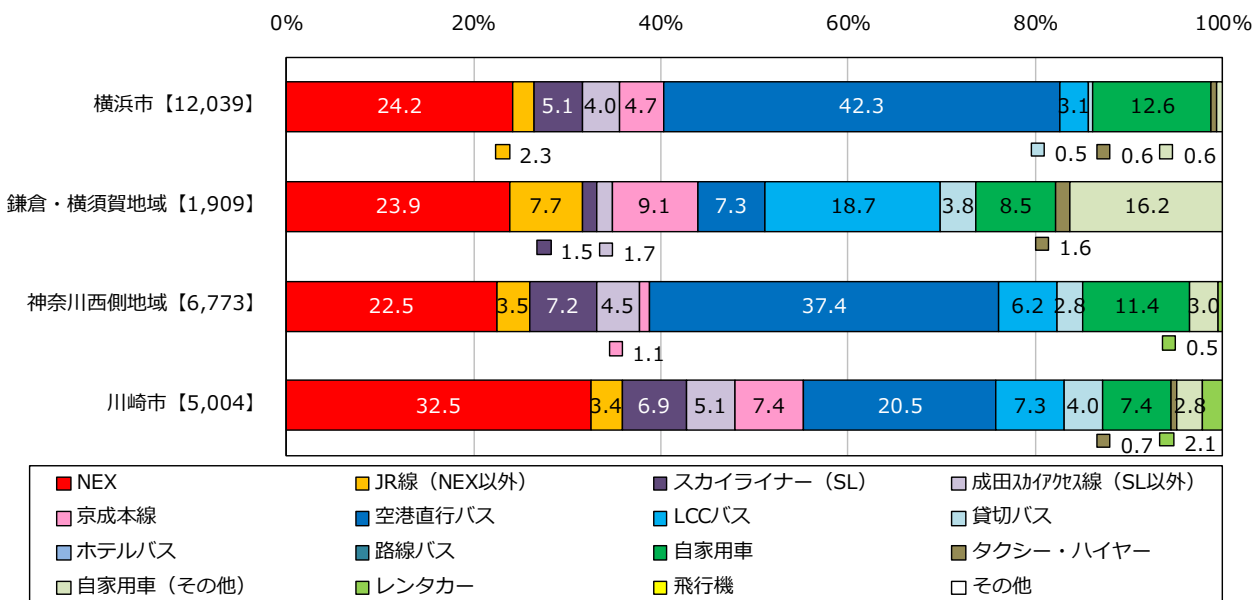


図 3-5-21 アクセス交通機関（神奈川県内地域別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

図 3-5-22 に神奈川県のエリア区分図と各エリアからの成田空港までの平均所要時間を示している。また図 3-5-23 は参考として神奈川県内の交通網を示している。



【最も利用者が多い交通機関】

川崎市 : NEX  
 横浜市 : 空港直行バス  
 鎌倉・横須賀地域 : NEX  
 神奈川西側地域 : 空港直行バス



図 3-5-22 神奈川県のエリア区分図 【\*:\*\*】: 平均所要時間 \*時間\*\*分

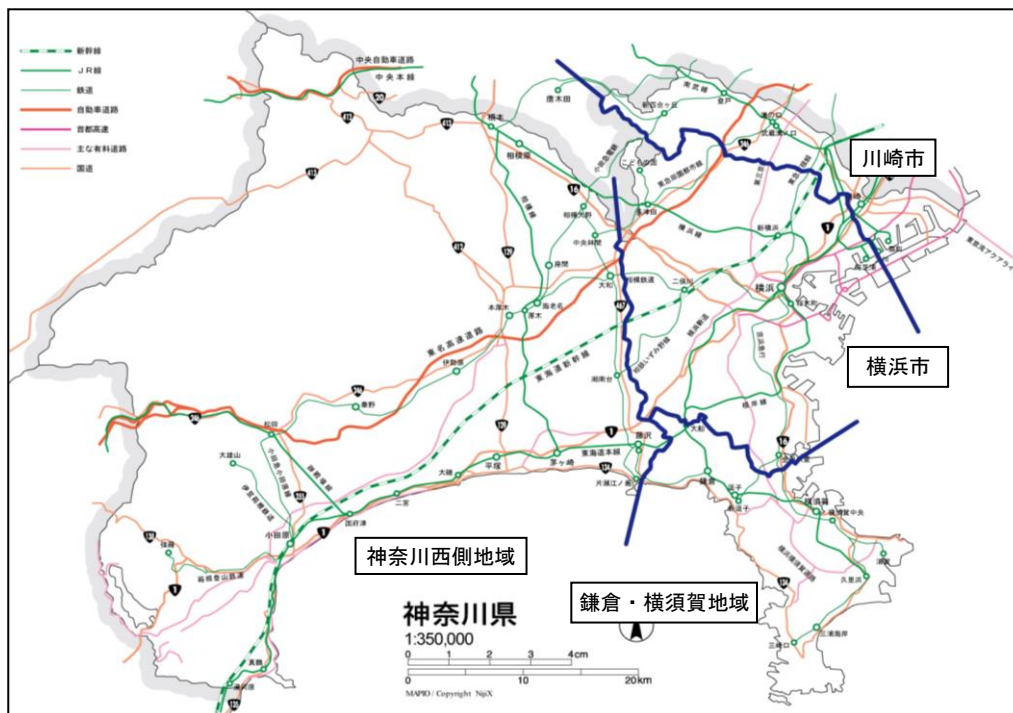


図 3-5-23 神奈川県交通網



④ 埼玉県（出発地）

埼玉県を出発地とするアクセス交通機関についてみると、「さいたま市・東部地域」「利根・県中央地域」では「スカイライナー」の利用率が最も大きくなっている。「川越・西部地域」「秩父・北部地域」では「空港直行バス」の利用率が最も大きいことがわかる。（図 3-5-24、図 3-5-25）

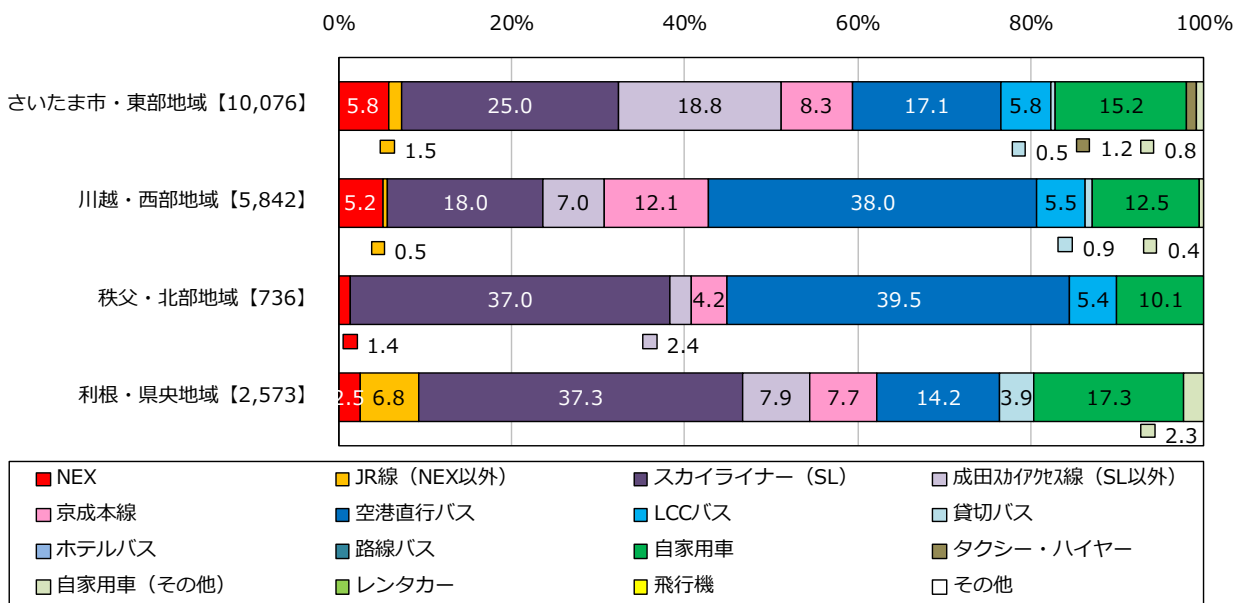


図 3-5-24 アクセス交通機関（埼玉県内地域別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

図 3-5-25 に埼玉県のエリア区分図と各エリアからの成田空港までの平均所要時間を示している。また図 3-5-26 は参考として埼玉県内の交通網を示している。

【最も利用者が多い交通機関】

さいたま市・東部地域：スカイライナー

利根・県央地域：スカイライナー

川越・西部地域：空港直行バス

秩父・北部地域：空港直行バス



図 3-5-25 埼玉県のエリア区分図 【\*:\*\*】: 平均所要時間 \*時間\*\*分

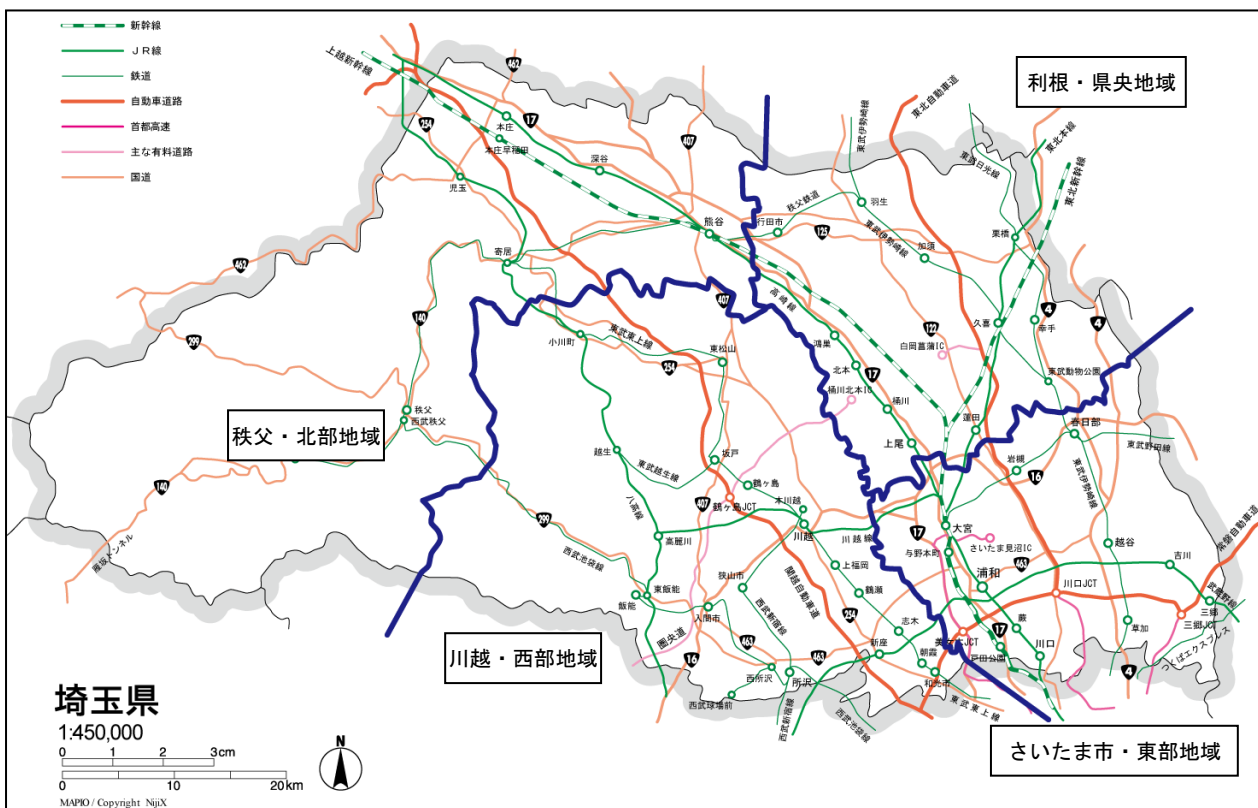


図 3-5-26 埼玉県の交通網

⑤ 茨城県（出発地）

茨城県を出発地とするアクセス交通機関については、全ての地域で「自家用車」の利用率が最も大きい。「つくば市・南西地域」「水戸・北部地域」ではこれに次いで「空港直行バス」の利用率が大きくなっている。

全地域とも、自動車類の利用率が非常に大きいことがわかる。（図 3-5-27、図 3-5-28）

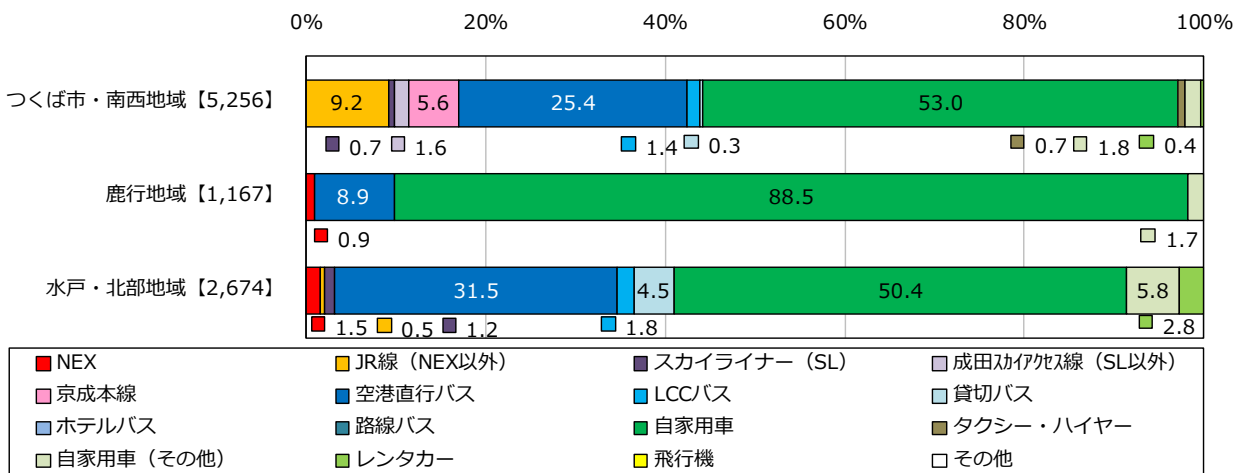


図 3-5-27 アクセス交通機関（茨城県内地域別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

図 3-5-28 に茨城県のエリア区分図と各エリアからの成田空港までの平均所要時間を示している。また図 3-5-29 は参考として茨城県内の交通網を示している。



【最も利用者が多い交通機関】

- 水戸・北部地域：自家用車
- つくば市・南西地域：自家用車
- 鹿行地域：自家用車

【\*\*】：平均所要時間 \*時間\*\*分

図 3-5-28 茨城県のエリア区分図

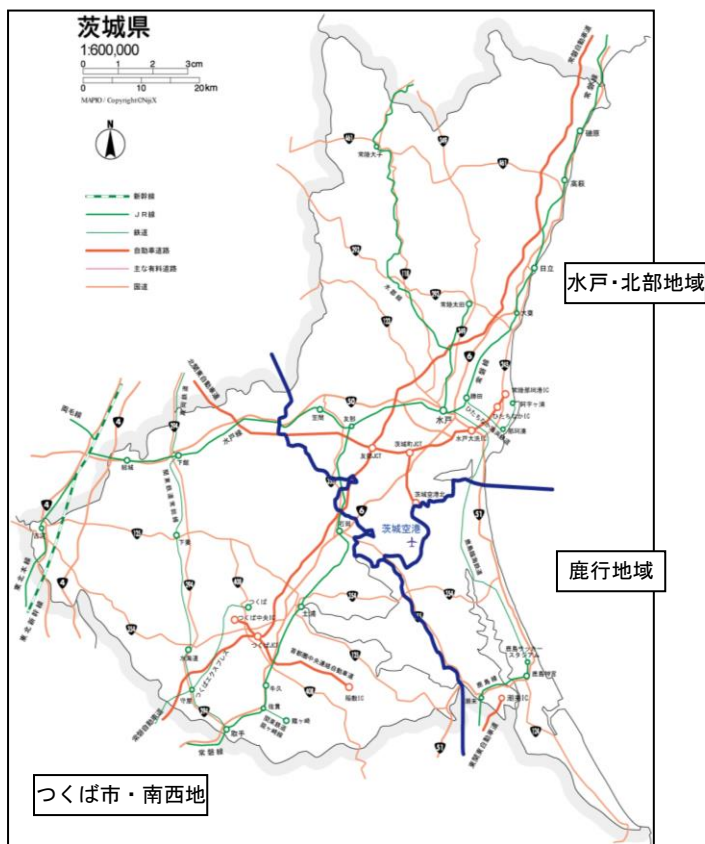


図 3-5-29 茨城県の交通網

(2) アクセス交通機関の選択理由

アクセス交通機関の選択理由（第1+第2）については、「速いから」の割合が最も高く、次いで「乗り換えが少ないから」となっている。日本人、外国人別にみると、日本人では「速いから」「乗り換えが少ないから」の割合が高く、外国人では「速いから」「わかりやすいから」の割合が高くなっている。（図 3-5-30）

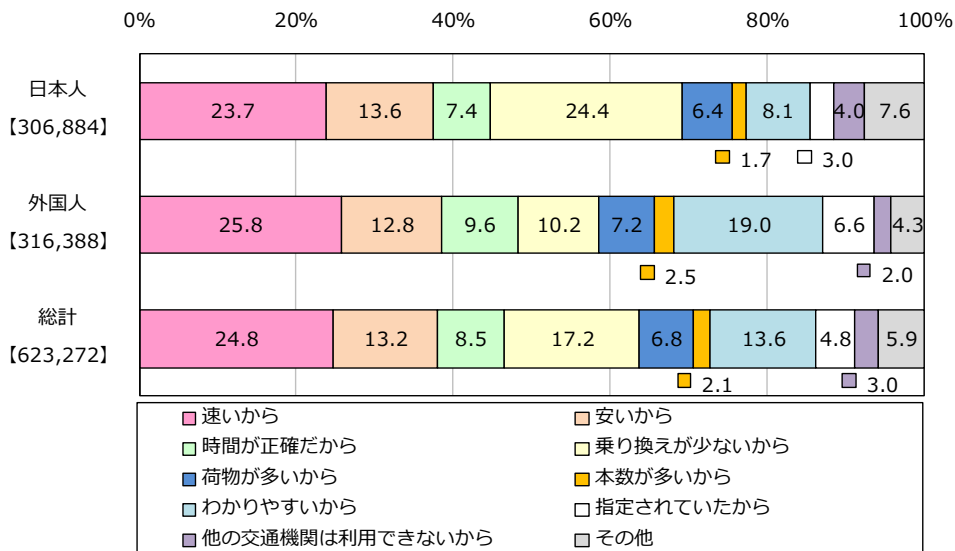


図 3-5-30 アクセス交通機関の選択理由（第1+第2の理由）（日本人／外国人別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

ターミナル別にみると、1PTB・2PTB 国内線利用者では、「他の交通機関は利用できないから」の割合が 16.8%と他に比べて高くなっている。一方、3PTB 利用者は 1PTB・2PTB に比べて「安いから」「時間が正確だから」の割合が高くなっている。（図 3-5-31）

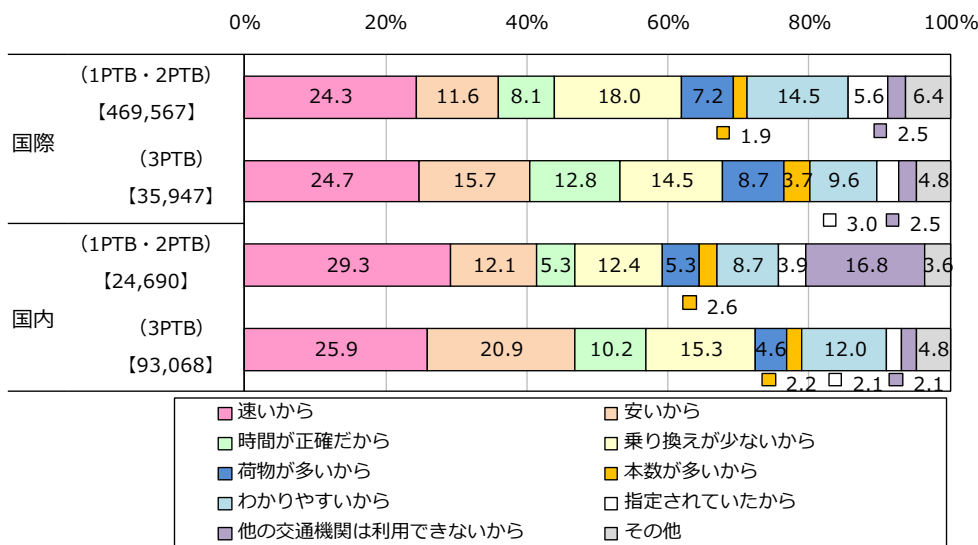


図 3-5-31 アクセス交通機関の選択理由（第1+第2の理由）（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

国際線利用者の方面別にみても選択理由に大きな違いはみられず、「速いから」「乗り換えが少ないから」「わかりやすいから」の割合が高くなっている（図 3-5-32）。

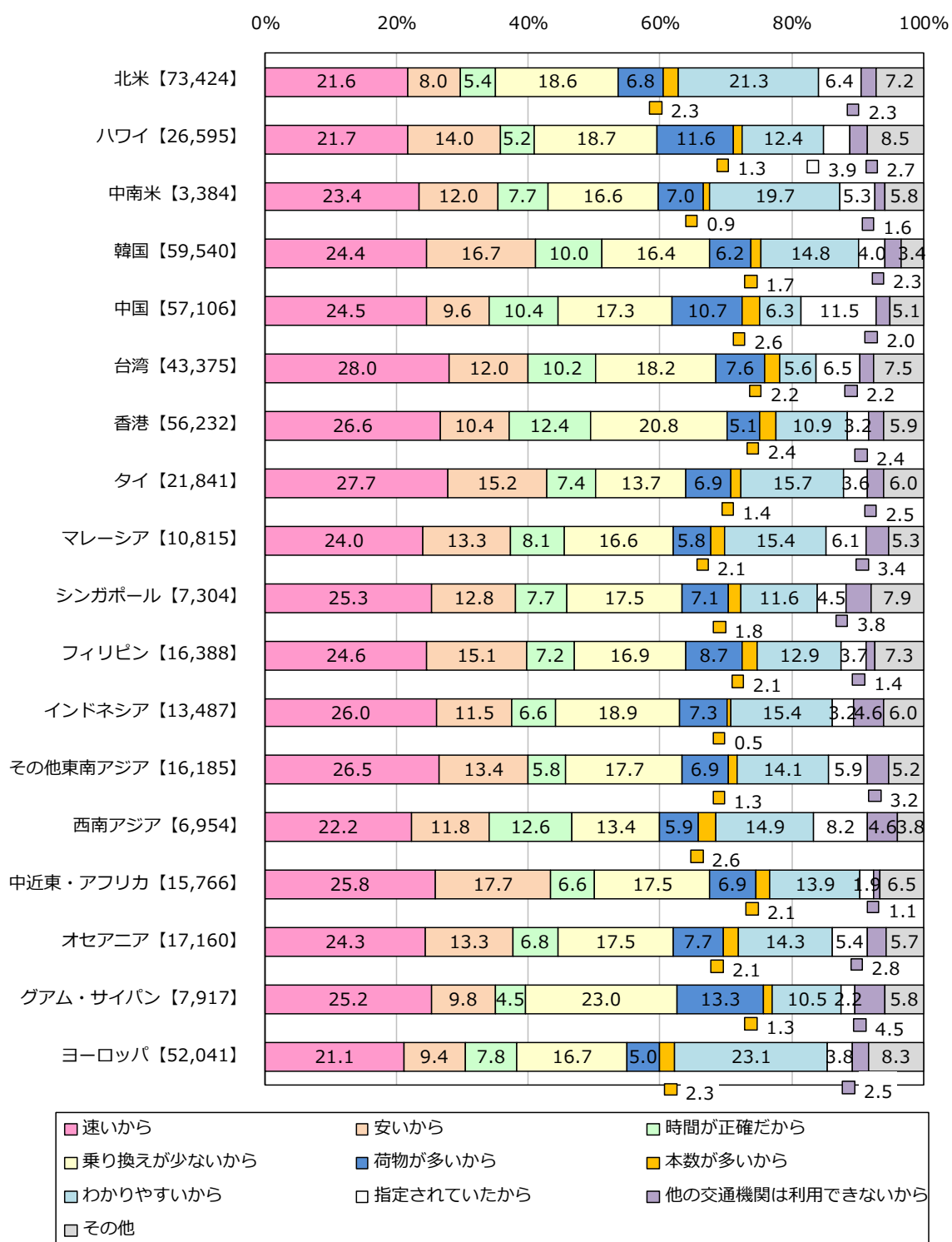


図 3-5-32 アクセス交通機関の選択理由（第1+第2の理由）（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

アクセス交通機関別にみた場合、「速いから」の割合は「スカイライナー」「NEX」「飛行機」で高く、「安いから」の割合は「LCCバス」「京成本線」「JR線（NEX以外）」で高い。「時間が正確だから」の割合は「NEX」「JR線（NEX以外）」「スカイライナー」といった鉄道類で高くなっていることがわかる。

一方、「乗り換えが少ないから」の割合は「空港直行バス」「成田スカイアクセス線」「NEX」で高く、「荷物が多いから」の割合は「レンタカー」「自家用車」「タクシー・ハイヤー」といった自動車類で高くなっている。「本数が多いから」の割合は「LCCバス」「JR線（NEX以外）」「京成本線」で高く、「わかりやすいから」の割合は「路線バス」「ホテルバス」「その他」で高くなっている。また「指定されていたから」の割合は「貸切バス」「自家用車（その他）」「飛行機」で高く、「他の交通機関は利用できないから」の割合は「その他」「飛行機」「貸切バス」で高くなっている。（図3-5-33）

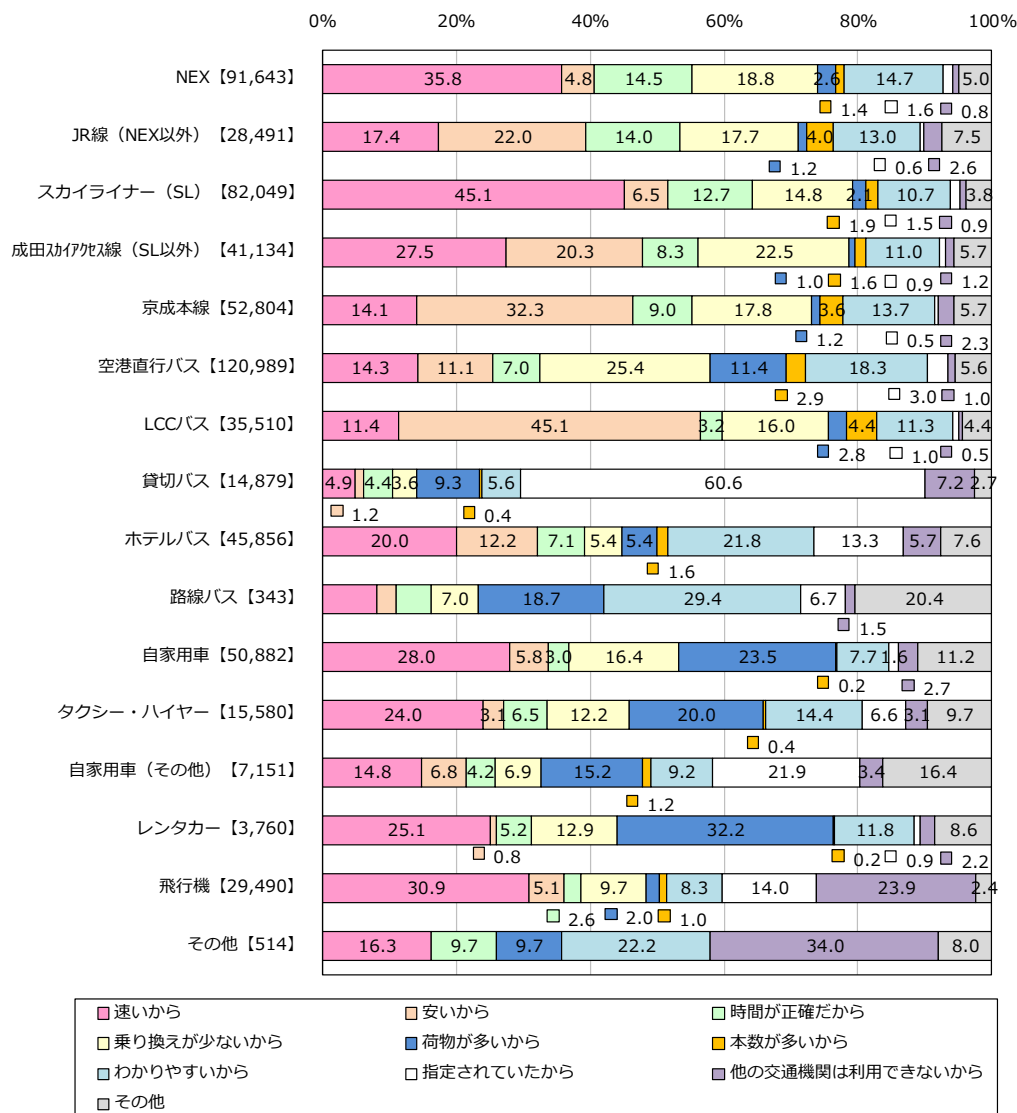


図 3-5-33 アクセス交通機関の選択理由（第1+第2の理由）（アクセス交通機関別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

アクセス交通機関の選択理由で「その他」の具体的内容について日本人の回答をみると、「駅・停留所・空港が近い、アクセスがよい」の6,252人が最も多く、次いで「便利・楽だから、自由がきく、快適」の5,429人、「無料・割引がある、ポイントが付く」の1,431人となっている（表3-5-1）。

表 3-5-1 アクセス交通機関の選択理由（その他）の日本人の回答

アクセス交通機関の選択理由（その他）	週間拡大値	構成比
駅・停留所・空港が近い、アクセスがよい	6,252	26.7%
便利・楽だから、自由がきく、快適	5,429	23.2%
無料・割引がある、ポイントが付く	1,431	6.1%
時間が合うから	1,333	5.7%
乗り換えが便利・楽だから	1,048	4.5%
希望する手段を使えなかったから（早朝、深夜等）	957	4.1%
子供がいるから	854	3.6%
他の交通機関だと不便だから	773	3.3%
座れるから、指定席だから	672	2.9%
送ってもらうから	661	2.8%
同行者と一緒にしたため	557	2.4%
慣れているから	474	2.0%
検索結果で決めたから	361	1.5%
自分の都合で	299	1.3%
利用する交通機関が好きだから	235	1.0%
混まないですむルート	200	0.9%
特に理由はない	193	0.8%
利用予定の交通がトラブルでの代替手段	186	0.8%
すすめられたから	184	0.8%
人数が多いため	174	0.7%
天気が悪かったから	122	0.5%
設備が良いから（トイレ、コンセント）	99	0.4%
仕事の都合で	87	0.4%
予約や支払いが便利	70	0.3%
時間に余裕があったから	44	0.2%
利用してみたかったから	22	0.1%
他の方法を知らない	17	0.1%
記載無し	693	3.0%
合計	23,427	100.0%



外国人のアクセス交通機関の選択理由における「その他」の具体的内容についてみると、「便利・楽だから、自由がきく、快適」の4,030人が最も多く、次いで「無料・割引がある、ポイントが付く」の2,409人、「旅行者用チケットがあったから」の2,035人となっている。「旅行者用チケットがあったから」の中で、「JAPAN RAIL PASS を持っていたから」が1,720人と最も多い結果であった。(表 3-5-2)

表 3-5-2 アクセス交通機関の選択理由（その他）の外国人の回答

アクセス交通機関の選択理由（その他）	週間拡大値	構成比
便利・楽だから、自由がきく、快適	4,030	29.7%
無料・割引がある、ポイントが付く	2,409	17.8%
旅行者用チケットがあったから	2,035	15.0%
駅・停留所・空港が近い、アクセスがよい	928	6.8%
同行者と一緒にしたため	690	5.1%
希望する手段を使えなかったから（早朝、深夜等）	429	3.2%
検索結果で決めたから	392	2.9%
すすめられたから	353	2.6%
仕事の都合で	282	2.1%
人数が多いため	235	1.7%
他の交通機関だと不便だから	200	1.5%
送ってもらうから	165	1.2%
時間が合うから	100	0.7%
慣れているから	90	0.7%
自分の都合で	84	0.6%
天気が悪かったから	66	0.5%
座れるから、指定席だから	54	0.4%
利用する交通機関が好きだから	39	0.3%
子供がいるから	34	0.3%
特に理由はない	34	0.3%
混まないですむルート	31	0.2%
乗り換えが便利・楽だから	31	0.2%
時間に余裕があったから	29	0.2%
利用してみたかったから	27	0.2%
記載無し	789	5.8%
合計	13,556	100.0%

(3) アクセス交通機関の満足状況

アクセス交通機関の満足状況については、「満足」の割合が76.4%と最も高く、次いで「やや満足」の16.5%となっている。日本人、外国人別にみると、日本人よりも外国人の満足度が高くなっている。(図 3-5-34)

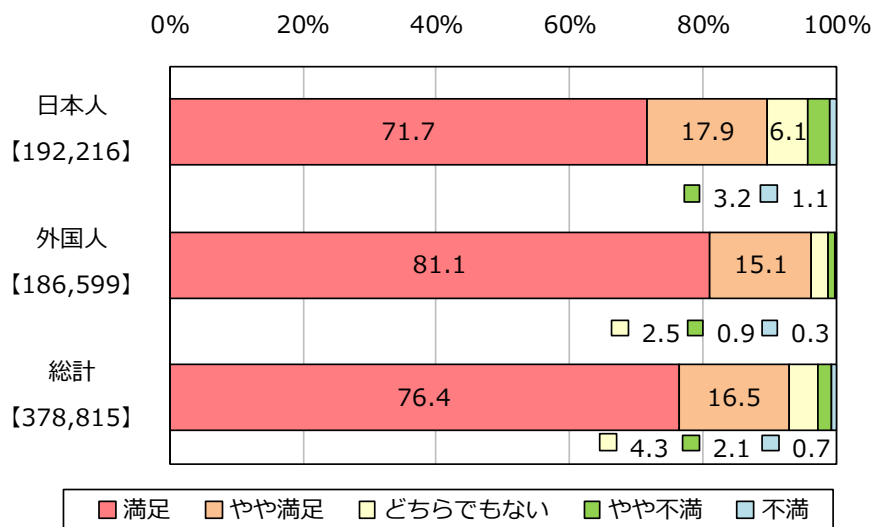


図 3-5-34 アクセス交通機関の満足状況（日本人／外国人別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

ターミナル別にみると、国内線利用者よりも国際線利用者の満足度が高くなっており、「満足」と回答した割合は1PTB・2PTB利用者の方が3PTB利用者よりも高くなっている(図 3-5-35)。

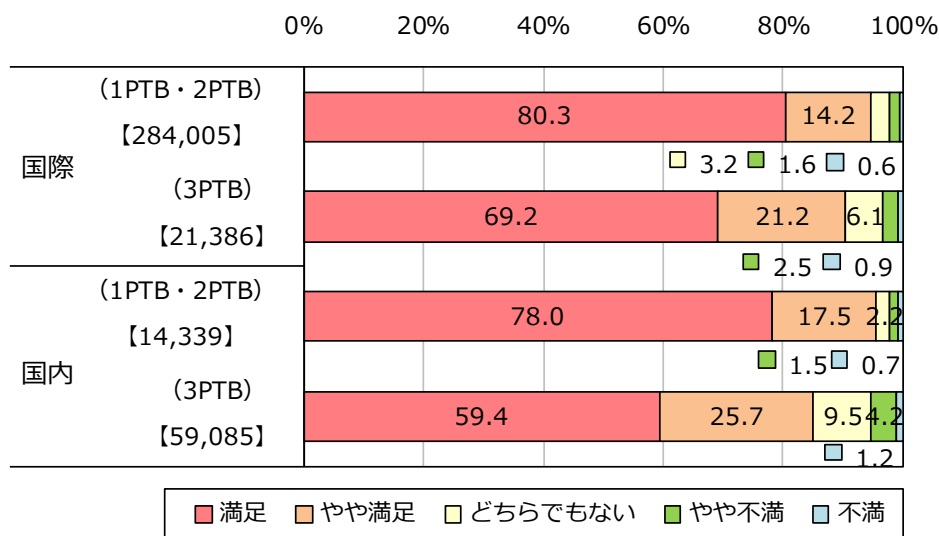


図 3-5-35 アクセス交通機関の満足状況（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

### 3. 出発旅客アンケート調査

国際線利用者の方面別にみた場合はあまり大きな差はみられないが、「満足」の割合は「ヨーロッパ」および「北米」で88%と9割近くに達しており、比較的高い割合となっている(図3-5-36)。

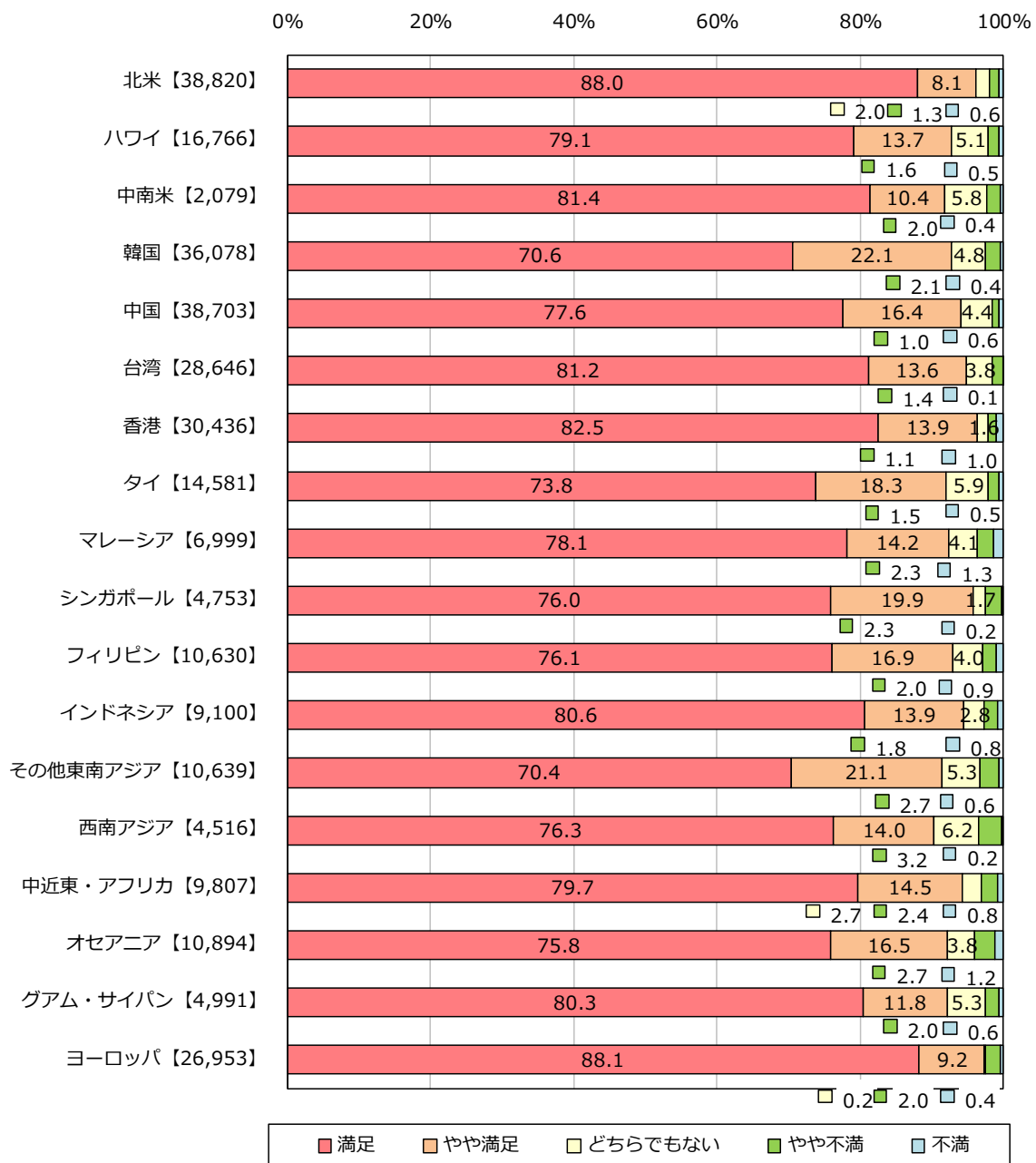


図3-5-36 アクセス交通機関の満足状況(方面別)《構成比》

※【 】内：週間拡大値

アクセス交通機関別にみると、顕著な差はみられないものの、「貸切バス」「ホテルバス」「自家用車」「タクシー・ハイヤー」「自家用車（その他）」「レンタカー」では「満足」の割合が80%を超えており、バス類、自動車類の満足度が比較的高いことがわかる。また鉄道類に着目すると、「NEX」「スカイライナー」で比較的高い満足感が高いことがわかる。（図 3-5-37）

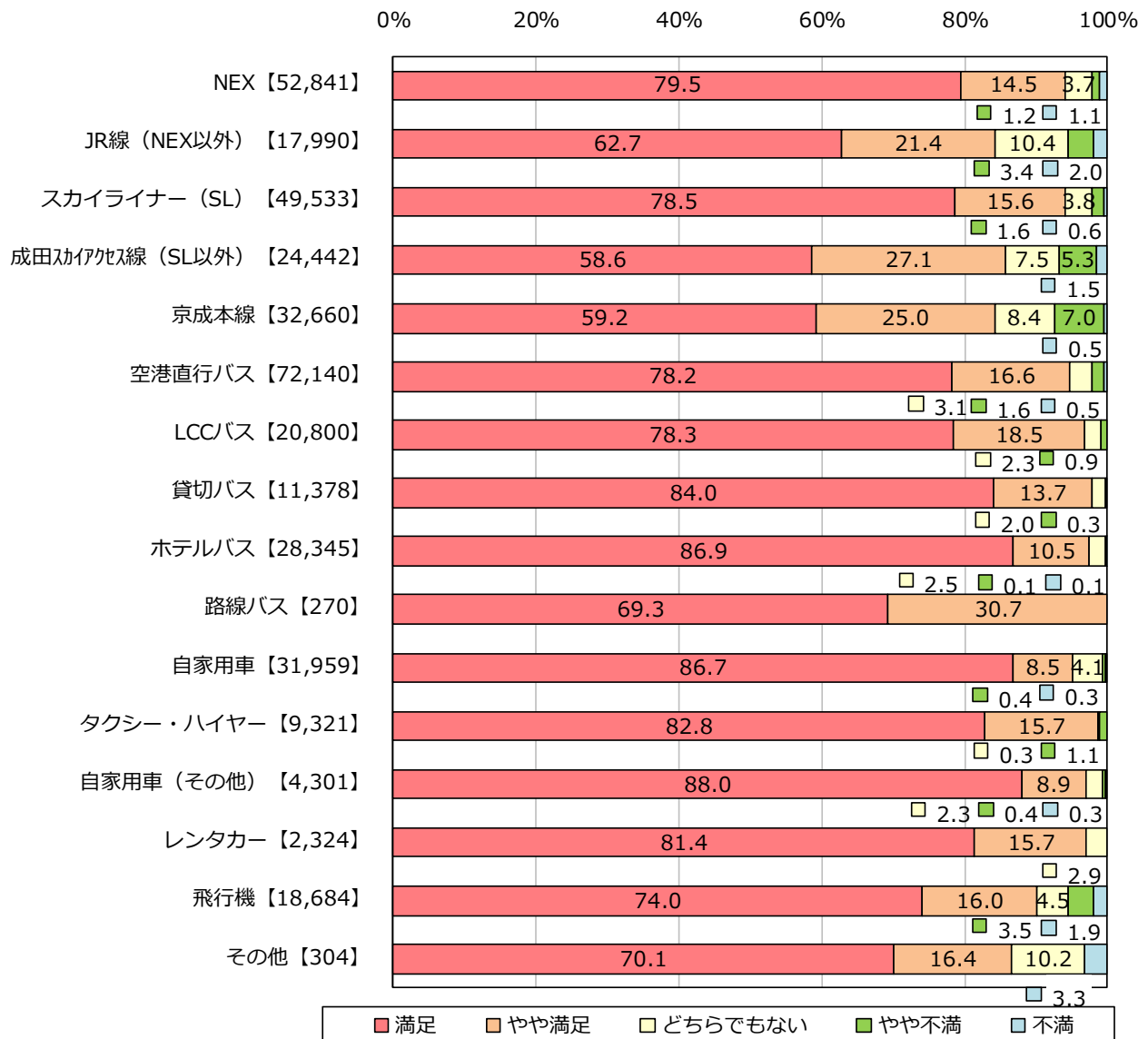


図 3-5-37 アクセス交通機関の満足状況（アクセス交通機関別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

## (4) アクセス交通機関の満足・不満の理由

## ① 満足と回答した人の理由

アクセス交通機関に対して「満足」と回答した人（「満足している」／「やや満足している」の回答者）の理由を整理した結果を表 3-5-3～表 3-5-8 に示す。大分類でみると、「アクセス性について」の理由が 50.6%と最も多く、次いで「その他」の 20.0%、「施設・環境・案内など」の 17.7%となっている。

「アクセス性について」の理由のうち、回答が最も多いのは「速い・近い」であり、NEX、スカイライナー、空港直行バス利用者で多くなっている。次いで理由が多いのは、「時間が正確」であり、空港直行バス、ホテルバス利用者で多くなっている。（表 3-5-4、表 3-5-5）

「施設・環境・案内など」の理由のうち、回答が最も多いのは「車両・機材がきれい、快適である」であり、NEX、空港直行バス利用者で多い結果である（表 3-5-6、表 3-5-7）。

「その他」の理由のうち、回答が最も多いのは「楽・安心・便利」であり、空港直行バス利用者で多くなっている（表 3-5-8）。

表 3-5-3 満足と回答した人の満足の理由（1/6）

満足の理由	回答数	週間拡大値	構成比
費用について	40	807	11.0%
料金・運賃が安いまたは適正	33	714	9.7%
鉄道類	17	362	4.9%
NEX	5	132	1.8%
スカイライナー	3	78	1.1%
成田スカイアクセス線（SL以外）	1	19	0.3%
京成本線	8	133	1.8%
自動車類	16	352	4.8%
空港直行バス	9	206	2.8%
LCCバス	4	63	0.9%
ホテルバス	1	11	0.1%
タクシー・ハイヤー	2	72	1.0%
無料だから	1	29	0.4%
自動車類	1	29	0.4%
ホテルバス	1	29	0.4%
RAIL PASSが使える	6	64	0.9%
鉄道類	6	64	0.9%
NEX	5	46	0.6%
JR線（NEX以外）	1	18	0.2%

※回答数はサンプルベース（拡大なし）である。構成比は拡大値ベースである。

表 3-5-4 満足と回答した人の満足の理由 (2/6)

満足の理由	回答数	週間拡大値	構成比
本数について	3	64	0.9%
本数が多い	3	64	0.9%
鉄道類	2	30	0.4%
NEX	1	10	0.1%
スカイライナー	1	20	0.3%
自動車類	1	34	0.5%
ホテルバス	1	34	0.5%
アクセス性について	197	3,726	50.6%
駅・停留所へのアクセスに満足	10	224	3.0%
鉄道類	6	117	1.6%
NEX	3	62	0.8%
スカイライナー	2	45	0.6%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	1	10	0.1%
自動車類	3	91	1.2%
空港直行バス	1	32	0.4%
LCCバス	2	59	0.8%
その他	1	16	0.2%
速い・近い	88	1,778	24.1%
鉄道類	57	1,104	15.0%
NEX	24	475	6.4%
JR線 (NEX以外)	2	25	0.3%
スカイライナー	16	288	3.9%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	10	198	2.7%
京成本線	5	118	1.6%
自動車類	31	674	9.1%
空港直行バス	10	237	3.2%
LCCバス	2	69	0.9%
貸切バス	6	89	1.2%
ホテルバス	6	94	1.3%
路線バス	1	34	0.5%
自家用車	2	25	0.3%
タクシー・ハイヤー	4	126	1.7%

※回答数はサンプルベース（拡大なし）である。構成比は拡大値ベースである。

表 3-5-5 満足と回答した人の満足の理由 (3/6)

満足の理由	回答数	週間拡大値	構成比
アクセス性について	197	3,726	50.6%
時間が正確	75	1,127	15.3%
鉄道類	31	480	6.5%
NEX	8	149	2.0%
JR線 (NEX以外)	8	91	1.2%
スカイライナー	5	109	1.5%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	2	27	0.4%
京成本線	8	104	1.4%
自動車類	42	627	8.5%
空港直行バス	18	268	3.6%
LCCバス	2	54	0.7%
貸切バス	7	100	1.4%
ホテルバス	11	165	2.2%
自家用車	1	10	0.1%
タクシー・ハイヤー	3	30	0.4%
飛行機	2	20	0.3%
乗り継ぎ・乗り換えが便利、回数が少ない	16	397	5.4%
鉄道類	11	286	3.9%
NEX	5	167	2.3%
JR線 (NEX以外)	2	28	0.4%
スカイライナー	1	34	0.5%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	1	10	0.1%
京成本線	2	47	0.6%
自動車類	5	111	1.5%
空港直行バス	2	81	1.1%
自家用車	3	30	0.4%
道路によるアクセスに満足	4	66	0.9%
自動車類	4	66	0.9%
自家用車	3	50	0.7%
自家用車 (その他)	1	16	0.2%
駅まで行かなくて済む・空港に直結している	4	134	1.8%
自動車類	4	134	1.8%
貸切バス	2	20	0.3%
自家用車	1	104	1.4%
タクシー・ハイヤー	1	10	0.1%

※回答数はサンプルベース（拡大なし）である。構成比は拡大値ベースである。

表 3-5-6 満足と回答した人の満足の理由 (4/6)

満足の理由	回答数	週間拡大値	構成比
施設・環境・案内など	75	1,301	17.7%
車両・機材がきれい、快適である	45	773	10.5%
鉄道類	30	487	6.6%
NEX	13	260	3.5%
JR線 (NEX以外)	5	75	1.0%
スカイライナー	10	133	1.8%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	1	10	0.1%
京成本線	1	9	0.1%
自動車類	14	276	3.7%
空港直行バス	10	209	2.8%
LCCバス	1	10	0.1%
ホテルバス	1	33	0.4%
自家用車	1	20	0.3%
自家用車 (その他)	1	4	0.1%
飛行機	1	10	0.1%
車内が混雑していない、着席できる	6	122	1.7%
鉄道類	5	111	1.5%
スカイライナー	2	62	0.8%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	3	49	0.7%
自動車類	1	11	0.1%
空港直行バス	1	11	0.1%
荷物の運搬が楽・便利	4	60	0.8%
鉄道類	1	28	0.4%
NEX	1	28	0.4%
自動車類	3	32	0.4%
空港直行バス	1	4	0.1%
自家用車	2	28	0.4%

※回答数はサンプルベース (拡大なし) である。構成比は拡大値ベースである。



表 3-5-7 満足と回答した人の満足の理由 (5/6)

満足の理由	回答数	週間拡大値	構成比
施設・環境・案内など	75	1,301	17.7%
スタッフの対応に満足	12	203	2.8%
鉄道類	2	20	0.3%
JR線 (NEX以外)	1	10	0.1%
京成本線	1	10	0.1%
自動車類	10	183	2.5%
空港直行バス	5	92	1.2%
貸切バス	1	16	0.2%
ホテルバス	4	75	1.0%
案内などが分かりやすい	1	11	0.1%
鉄道類	1	11	0.1%
NEX	1	11	0.1%
その他	7	132	1.8%
鉄道類	4	78	1.1%
ネット予約ができる (NEX)	1	24	0.3%
中国語の放送 (NEX)	1	34	0.5%
エスカレーター、エレベーターがあり便利 (スカイライナー)	1	10	0.1%
ナビゲートが簡単 (京成本線)	1	10	0.1%
自動車類	3	54	0.7%
WiFi (空港直行バス)	2	20	0.3%
トイレ付 (空港直行バス)	1	34	0.5%

※回答数はサンプルベース (拡大なし) である。構成比は拡大値ベースである。

表 3-5-8 満足と回答した人の満足の理由 (6/6)

満足の理由	回答数	週間拡大値	構成比
その他	74	1,470	20.0%
楽・安心・便利	44	934	12.7%
鉄道類	15	314	4.3%
NEX	6	152	2.1%
スカイライナー	3	60	0.8%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	4	64	0.9%
京成本線	2	38	0.5%
自動車類	29	620	8.4%
空港直行バス	10	279	3.8%
LCCバス	2	40	0.5%
貸切バス	3	79	1.1%
ホテルバス	5	81	1.1%
自家用車	8	131	1.8%
タクシー・ハイヤー	1	10	0.1%
高齢者・子供等同行者の条件に合う	1	16	0.2%
自動車類	1	16	0.2%
ホテルバス	1	16	0.2%
簡単	17	294	4.0%
鉄道類	6	114	1.5%
NEX	4	100	1.4%
スカイライナー	1	4	0.1%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	1	10	0.1%
自動車類	11	180	2.4%
空港直行バス	5	77	1.0%
LCCバス	1	11	0.1%
貸切バス	2	22	0.3%
路線バス	1	30	0.4%
自家用車 (その他)	1	30	0.4%
レンタカー	1	10	0.1%
サービス・質が良い	11	217	2.9%
鉄道類	6	81	1.1%
NEX	2	20	0.3%
JR線 (NEX以外)	1	24	0.3%
スカイライナー	3	37	0.5%
自動車類	3	70	1.0%
空港直行バス	3	70	1.0%
飛行機	2	66	0.9%
その他	1	9	3.3%
自動車類	1	9	3.3%
友人の車だから (自家用車)	1	9	3.3%
合計	389	7,368	100.0%

※回答数はサンプルベース (拡大なし) である。構成比は拡大値ベースである。

また、満足と回答した人の中には、不満の理由を回答する人もおり、その理由を表 3-5-9～表 3-5-11 に整理した。大分類で見ると、「施設・環境・案内など」が 32.5%で最も多く、次いで「費用について」の 26.5%、「アクセス性について」の 21.1%となっている。

「施設・環境・案内など」の理由のうち、回答が最も多いのは「分かりにくい」であり、NEX 利用者で多くなっている。次いで多いのは「寒い・暑い」であり、空港直行バス利用者で多い結果である。(表 3-5-10、表 3-5-11)

「費用について」の理由は「料金が高い・もう少し安い方がよい」のみであり、空港直行バス利用者で多くなっている(表 3-5-9)。

「アクセス性について」の理由のうち、回答が最も多いのは「時間がかかる、遅い」であり、空港直行バス利用者で多い結果である(表 3-5-10)。

表 3-5-9 満足と回答した人の不満の理由 (1/3)

不満の理由	回答数	週間拡大値	構成比
費用について	14	469	26.5%
料金が高い・もう少し安い方がよい	14	469	26.5%
鉄道類	4	156	8.8%
NEX	2	21	1.2%
スカイライナー	1	31	1.8%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	1	104	5.9%
自動車類	10	313	17.7%
空港直行バス	5	156	8.8%
貸切バス	1	32	1.8%
タクシー・ハイヤー	4	125	7.1%
本数について	7	206	11.6%
本数が少ない	6	188	10.6%
鉄道類	6	188	10.6%
NEX	2	40	2.3%
JR線 (NEX以外)	1	104	5.9%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	2	30	1.7%
京成本線	1	14	0.8%
利用したい時間に運行していない	1	18	1.0%
鉄道類	1	18	1.0%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	1	18	1.0%

※回答数はサンプルベース(拡大なし)である。構成比は拡大値ベースである。

表 3-5-10 満足と回答した人の不満の理由 (2/3)

不満の理由	回答数	週間拡大値	構成比
アクセス性について	21	374	21.1%
時間がかかる、遅い	15	281	15.9%
鉄道類	10	193	10.9%
NEX	2	31	1.8%
JR線 (NEX以外)	1	15	0.8%
スカイライナー	1	34	1.9%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	3	75	4.2%
京成本線	3	38	2.1%
自動車類	5	88	5.0%
空港直行バス	5	88	5.0%
待ち時間が長い	1	10	0.6%
自動車類	1	10	0.6%
ホテルバス	1	10	0.6%
遅延した・時間が読めない	5	83	4.7%
自動車類	5	83	4.7%
空港直行バス	1	5	0.3%
LCCバス	2	48	2.7%
自家用車	1	20	1.1%
タクシー・ハイヤー	1	10	0.6%
施設・環境・案内など	27	575	32.5%
混んでた	3	68	3.8%
鉄道類	3	68	3.8%
スカイライナー	2	58	3.3%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	1	10	0.6%
寒い・暑い	6	111	6.3%
鉄道類	2	23	1.3%
スカイライナー	1	19	1.1%
京成本線	1	4	0.2%
自動車類	4	88	5.0%
空港直行バス	4	88	5.0%

※回答数はサンプルベース（拡大なし）である。構成比は拡大値ベースである。

表 3-5-11 満足と回答した人の不満の理由 (3/3)

不満の理由	回答数	週間拡大値	構成比
施設・環境・案内など	27	575	32.5%
機内が古い、トイレ・車内販売なし	1	10	0.6%
鉄道類	1	10	0.6%
成田スカイアクセス線（SL以外）	1	10	0.6%
分かりにくい	4	151	8.5%
鉄道類	4	151	8.5%
NEX	3	141	8.0%
スカイライナー	1	10	0.6%
揺れが激しい	1	11	0.6%
自動車類	1	11	0.6%
空港直行バス	1	11	0.6%
座席が狭い、背もたれ、硬い	2	45	2.5%
鉄道類	1	34	1.9%
NEX	1	34	1.9%
飛行機	1	11	0.6%
充電ができない	3	61	3.4%
鉄道類	2	42	2.4%
NEX	2	42	2.4%
自動車類	1	19	1.1%
LCCバス	1	19	1.1%
言語表記	4	77	4.4%
鉄道類	3	43	2.4%
NEX	1	10	0.6%
スカイライナー	1	24	1.4%
京成本線	1	9	0.5%
自動車類	1	34	1.9%
LCCバス	1	34	1.9%
荷物置き場の不備	3	41	2.3%
鉄道類	3	41	2.3%
NEX	2	35	2.0%
スカイライナー	1	6	0.3%
その他	7	145	8.2%
その他	7	145	8.2%
鉄道類	4	67	3.8%
自由席もあれば良い(NEX)	1	31	1.8%
ホームまで遠い(NEX)	2	27	1.5%
マナーの悪い外国人が増加（JR線）	1	9	0.5%
自動車類	3	78	4.4%
時刻表が手に入らなかった（空港直行バス）	1	29	1.6%
新宿発の便が欲しい（LCCバス）	1	30	1.7%
予約時間が少ない（ホテルバス）	1	19	1.1%
合計	76	1,769	100.0%

※回答数はサンプルベース（拡大なし）である。構成比は拡大値ベースである。

## ② 不満と回答した人の理由

アクセス交通機関に対して「不満」と回答した人（「やや不満である」／「不満である」の回答者）の理由を整理した結果を表 3-5-12～表 3-5-16 に示す。大分類では「アクセス性について」が 44.8%と最も多く、次いで「本数について」の 25.3%、「費用について」の 22.7%、「施設・環境・案内など」の 6.4%となっている。

「アクセス性について」の理由のうち、回答が最も多いのは「時間がかかる、遅い」であり、京成本線利用者で多くなっている。次いで理由が多いのは「乗り継ぎ・乗り換えが不便、回数が多い」であり、これも京成本線利用者で多くなっている（表 3-5-13、表 3-5-14）。

「本数について」の理由のうち、回答が最も多いのは「本数が少ない」であり、成田スカイアクセス線利用者で多くなっている（表 3-5-13）。

「費用について」の理由は「料金が低い・もう少し安い方がよい」のみであり、京成本線、スカイライナー利用者で多い結果である（表 3-5-12）。

「施設・環境・案内など」の理由のうち、回答が最も多いのは「車内が混雑している」であり、京成本線利用者で多くなっている（表 3-5-15、表 3-5-16）。

表 3-5-12 不満と回答した人の理由（1/5）

不満の理由	回答数	週間拡大値	構成比
費用について	42	1,383	22.7%
料金が低い・もう少し安い方がよい	42	1,383	22.7%
鉄道類	31	1,123	18.4%
NEX	14	272	4.5%
スカイライナー	11	295	4.8%
成田スカイアクセス線（SL以外）	3	242	4.0%
京成本線	3	314	5.2%
自動車類	11	260	4.3%
空港直行バス	9	244	4.0%
タクシー・ハイヤー	2	16	0.3%

※回答数はサンプルベース（拡大なし）である。構成比は拡大値ベースである。

表 3-5-13 不満と回答した人の理由 (2/5)

不満の理由	回答数	週間拡大値	構成比
本数について	51	1,541	25.3%
本数が少ない	50	1,530	25.1%
鉄道類	29	1,009	16.6%
NEX	3	62	1.0%
JR線 (NEX以外)	6	215	3.5%
スカイライナー	3	97	1.6%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	13	523	8.6%
京成本線	4	112	1.8%
自動車類	14	360	5.9%
空港直行バス	10	240	3.9%
LCCバス	2	49	0.8%
自家用車	1	11	0.2%
タクシー・ハイヤー	1	60	1.0%
飛行機	7	161	2.6%
早朝・深夜便が不十分	1	11	0.2%
自動車類	1	11	0.2%
空港直行バス	1	11	0.2%
アクセス性について	91	2,732	44.8%
遠い	11	254	4.2%
鉄道類	8	193	3.2%
NEX	1	30	0.5%
JR線 (NEX以外)	1	11	0.2%
スカイライナー	3	69	1.1%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	3	83	1.4%
自動車類	1	32	0.5%
自家用車	1	32	0.5%
飛行機	2	29	0.5%
時間がかかる、遅い	42	966	15.8%
鉄道類	22	588	9.6%
NEX	4	78	1.3%
JR線 (NEX以外)	4	140	2.3%
スカイライナー	2	30	0.5%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	2	25	0.4%
京成本線	10	315	5.2%
自動車類	13	206	3.4%
空港直行バス	13	206	3.4%
飛行機	7	172	2.8%

※回答数はサンプルベース（拡大なし）である。構成比は拡大値ベースである。

表 3-5-14 不満と回答した人の理由 (3/5)

不満の理由	回答数	週間拡大値	構成比
アクセス性について	91	2,732	44.8%
停車する駅・停留所が多い	2	48	0.8%
鉄道類	1	31	0.5%
京成本線	1	31	0.5%
自動車類	1	17	0.3%
空港直行バス	1	17	0.3%
待ち時間が長い	8	161	2.6%
鉄道類	1	30	0.5%
京成本線	1	30	0.5%
自動車類	3	44	0.7%
空港直行バス	1	24	0.4%
ホテルバス	2	20	0.3%
飛行機	4	87	1.4%
遅延した・事故が多い	3	219	3.6%
鉄道類	3	219	3.6%
JR線 (NEX以外)	1	11	0.2%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	2	208	3.4%
乗り継ぎ・乗り換えが不便、回数が多い	24	803	13.2%
鉄道類	20	726	11.9%
NEX	3	118	1.9%
JR線 (NEX以外)	5	45	0.7%
スカイライナー	4	131	2.1%
成田スカイアクセス線 (SL以外)	2	54	0.9%
京成本線	6	378	6.2%
飛行機	4	77	1.3%
その他	1	9	0.1%
自動車類	1	9	0.1%
他にないから (空港直行バス)	1	9	0.1%

※回答数はサンプルベース (拡大なし) である。構成比は拡大値ベースである。



表 3-5-15 不満と回答した人の理由 (4/5)

不満の理由	回答数	週間拡大値	構成比
施設・環境・案内など	23	393	6.4%
空調が不適切	3	45	0.7%
自動車類	1	10	0.2%
空港直行バス	1	10	0.2%
飛行機	2	35	0.6%
ES・EVなどバリアフリー設備に不満	1	25	0.4%
鉄道類	1	25	0.4%
成田スカイアクセス線（SL以外）	1	25	0.4%
座席が狭い	3	40	0.7%
自動車類	3	40	0.7%
空港直行バス	2	20	0.3%
LCCバス	1	20	0.3%
荷物置き場の不備	4	61	1.0%
鉄道類	4	61	1.0%
スカイライナー	3	31	0.5%
京成本線	1	30	0.5%
揺れがひどい・乗り心地悪い	2	21	0.3%
自動車類	1	11	0.2%
LCCバス	1	11	0.2%
飛行機	1	10	0.2%
車内が混雑している	6	115	1.9%
鉄道類	6	115	1.9%
スカイライナー	1	11	0.2%
成田スカイアクセス線（SL以外）	1	31	0.5%
京成本線	4	73	1.2%

※回答数はサンプルベース（拡大なし）である。構成比は拡大値ベースである。

表 3-5-16 不満と回答した人の理由 (5/5)

不満の理由	回答数	週間拡大値	構成比
施設・環境・案内など	23	393	6.4%
案内などがわかりにくい・英語の案内がない	4	86	1.4%
鉄道類	4	86	1.4%
JR線（NEX以外）	1	10	0.2%
スカイライナー	1	19	0.3%
成田スカイアクセス線（SL以外）	1	26	0.4%
京成本線	1	31	0.5%
その他	3	46	0.8%
その他	3	46	0.8%
鉄道類	2	21	0.3%
バスの方が楽（JR線（NEX以外））	1	10	0.2%
チケット当日買えない時がある（スカイライナー）	1	11	0.2%
自動車類	1	25	0.4%
夜行で疲れた（空港直行バス）	1	25	0.4%
合計	210	6,095	100.0%

※回答数はサンプルベース（拡大なし）である。構成比は拡大値ベースである。

(5) 特急（NEX、SL）を利用しなかった理由

特急（NEX、SL）を利用しなかった理由については、「バス・車のほうが便利だから」の割合が40.4%と最も高く、次いで「料金が高いから」の21.7%となっている。「バス・車のほうが便利だから」と回答した人の割合は、日本人よりも外国人の方で大きくなっている。（図 3-5-38）

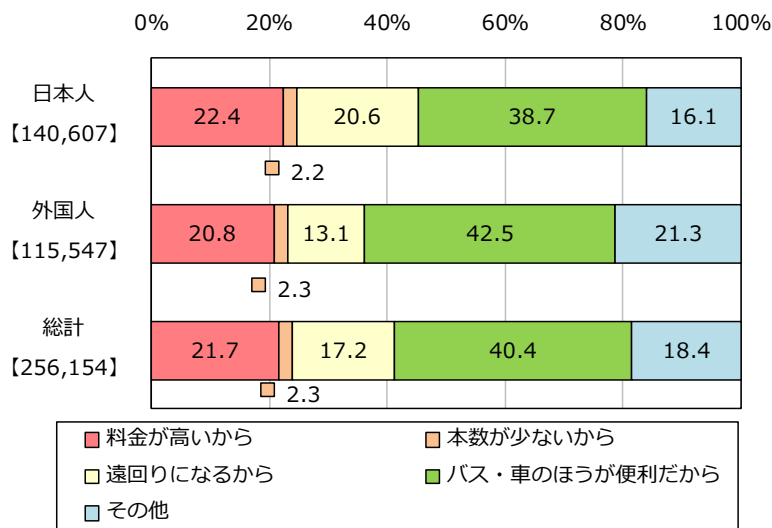


図 3-5-38 特急（NEX、SL）を利用しなかった理由（日本人／外国人別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

ターミナル別にみると、国際線、国内線ともに3PTB利用者は「料金が高いから」の割合が最も高くなっている。一方、1PTB・2PTB国際線利用者は「バス・車のほうが便利だから」の割合が最も高く、国内線利用者は「遠回りになるから」の割合が最も高い。（図 3-5-39）

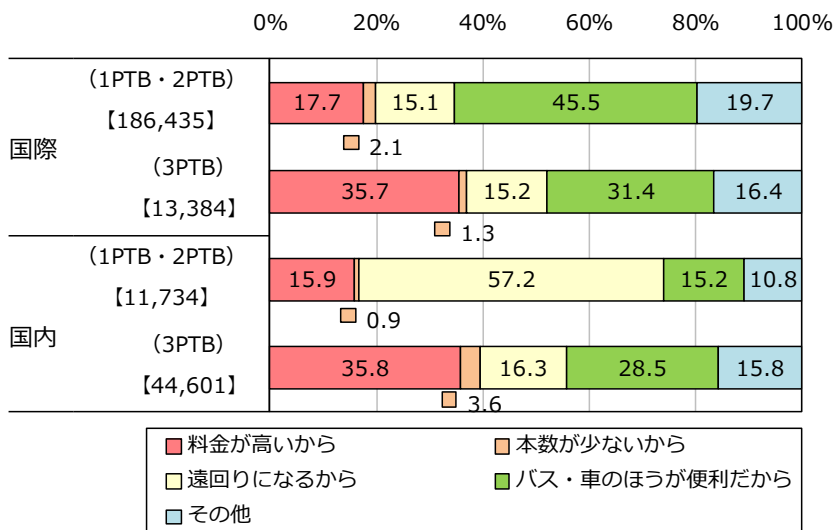


図 3-5-39 特急（NEX、SL）を利用しなかった理由（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

方面別にみると、「料金が高いから」の割合は、「韓国」「台湾」で高くなっている。一方、「バス・車のほうが便利だから」の割合は、「ヨーロッパ」「北米」で高くなっている。(図 3-5-40)

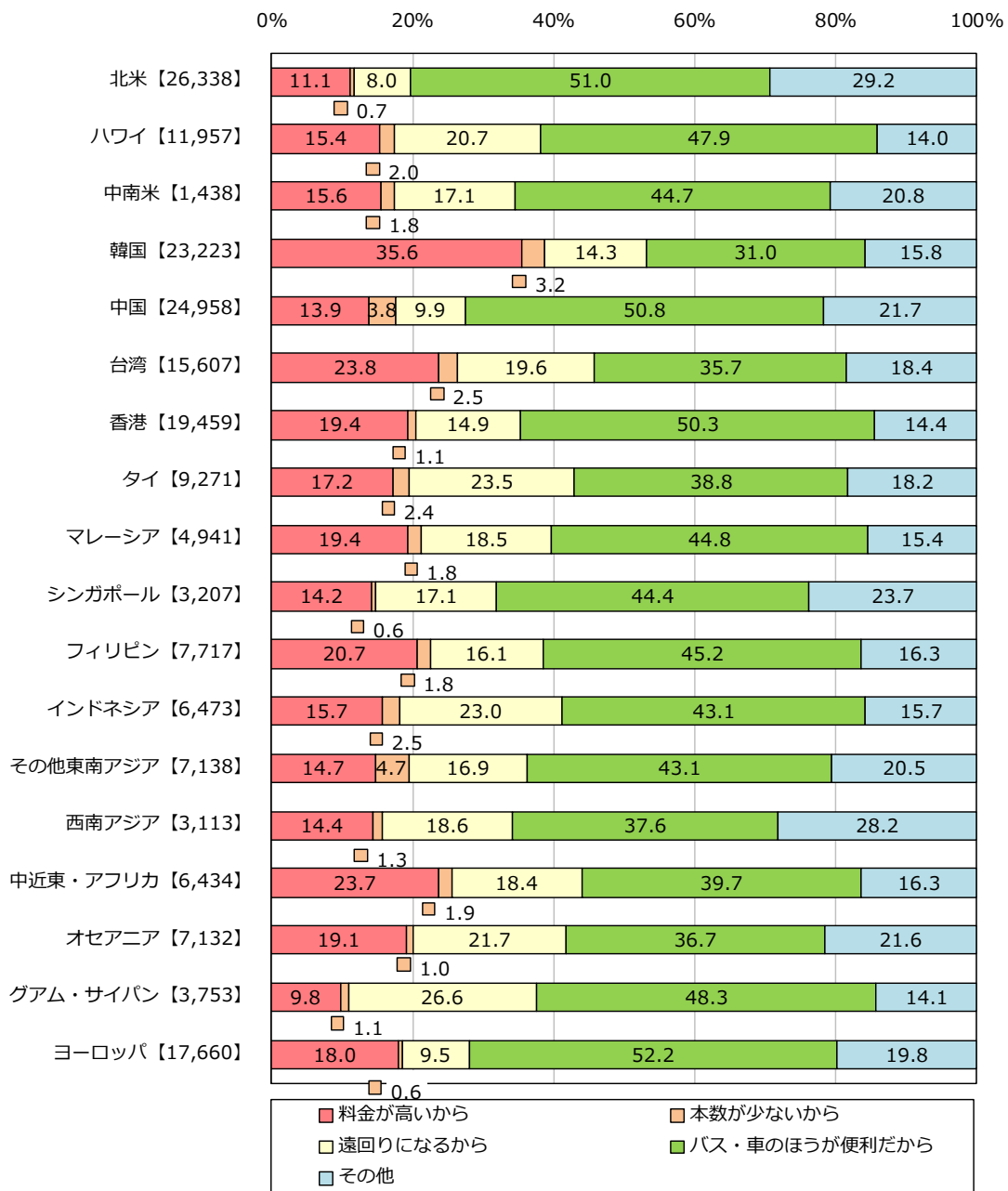


図 3-5-40 特急（NEX、SL）を利用しなかった理由（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

特急（NEX、SL）を利用しなかった理由における「その他」の具体的内容について日本人の回答をみると、「使う必要がないくらい近いから（成田周辺ホテルに宿泊等）」の4,468人が最も多く、次いで「経路が違うため考慮対象外」の2,843人となっている（表3-5-17）。

表3-5-17 特急（NEX、SL）を利用しなかった理由（その他）の日本人の回答

NEXやSLを利用しなかった理由（その他）	週間拡大値	構成比
使う必要がないくらい近いから（成田周辺ホテルに宿泊等）	4,468	19.8%
経路が違うため考慮対象外	2,843	12.6%
指定されていたから	2,310	10.2%
最寄り駅・目的地に停車しないから	2,307	10.2%
乗り換えが大変だから	1,505	6.7%
知らなかった・わからない	1,454	6.4%
時間が合わない・時間がかかる	1,387	6.1%
JR線、成田スカイアクセス線、京成本線の方が便利だから	1,150	5.1%
荷物が多いから	735	3.3%
自分や同行者の都合で	561	2.5%
特に理由はない	394	1.7%
乗換案内サービスで検索結果が出なかったため	316	1.4%
他機関、他路線の割引サービスを利用したから	255	1.1%
子供がいるから	255	1.1%
時間に余裕があったから	239	1.1%
送ってもらえたので	170	0.8%
他の交通機関の方が便利・楽	120	0.5%
階段があり不便なため	119	0.5%
グリーン車が無いから	104	0.5%
混んでいるから	95	0.4%
途中下車したいため	60	0.3%
所要時間がそれほど変わらないから	58	0.3%
予約が面倒	56	0.2%
ターミナルから駅までが遠いため	35	0.2%
記載無し	1,585	7.0%
合計	22,581	100.0%

外国人について特急（NEX、SL）を利用しなかった理由における「その他」の具体的内容については、「知らなかった・わからない」の5,611人が最も多く、次いで「指定されていたから」の4,279人となっている（表3-5-18）。

表3-5-18 特急（NEX、SL）を利用しなかった理由（その他）の外国人の回答

NEXやSLを利用しなかった理由（その他）	週間拡大値	構成比
知らなかった・わからない	5,611	22.8%
指定されていたから	4,279	17.4%
使う必要がないくらい近いから（成田周辺ホテルに宿泊等）	2,665	10.8%
経路が違うため考慮対象外	1,474	6.0%
荷物が多いから	707	2.9%
乗り換えが大変だから	637	2.6%
自分や同行者の都合で	610	2.5%
特に理由はない	441	1.8%
送ってもらえたので	334	1.4%
他の交通機関の方が便利・楽	270	1.1%
JR線、成田スカイアクセス線、京成本線の方が便利だから	269	1.1%
最寄り駅・目的地に停車しないから	238	1.0%
時間に余裕があったから	190	0.8%
乗換案内サービスで検索結果が出なかったため	162	0.7%
他の交通機関をすすめられたから	129	0.5%
他の交通機関の方が慣れているから	108	0.4%
途中下車したいため	107	0.4%
時間が合わない・時間がかかる	106	0.4%
混んでいるから	100	0.4%
JAPAN RAIL PASSの期限が切れたため	64	0.3%
予約が難しかった	64	0.3%
子供がいるから	49	0.2%
他機関、他路線の割引サービスを利用したから	21	0.1%
記載無し	6,018	24.4%
合計	24,653	100.0%

## (6) 鉄道利用者の利用状況

## ① 鉄道利用者のチケット手配

鉄道利用者のチケット手配については、「事前予約していない」が68.7%と半数を超えている。日本人、外国人別にみると、日本人よりも外国人の方が「事前予約した」の割合が高くなっている。(図3-5-41)

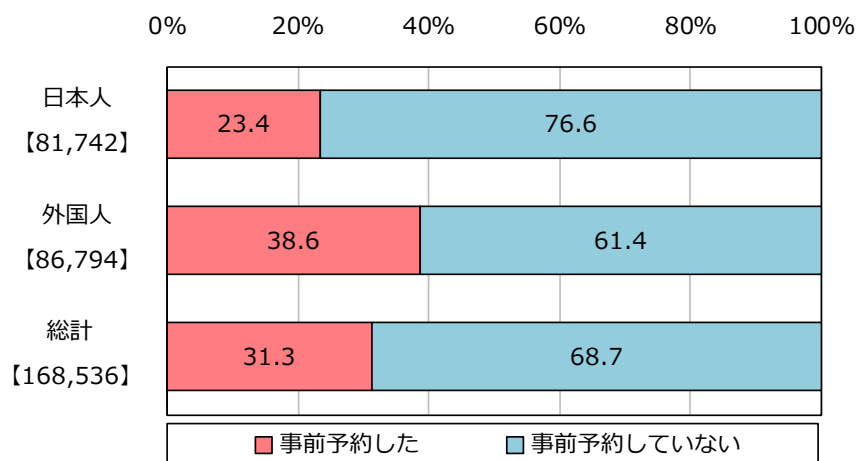


図3-5-41 鉄道利用者のチケット手配（日本人／外国人別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

ターミナル別にみると、国内線利用者より国際線利用者の方が「事前予約した」の割合が高くなっている。また、1PTB・2PTBより3PTB利用者の方が「事前予約した」の割合が高くなっている。(図3-5-42)

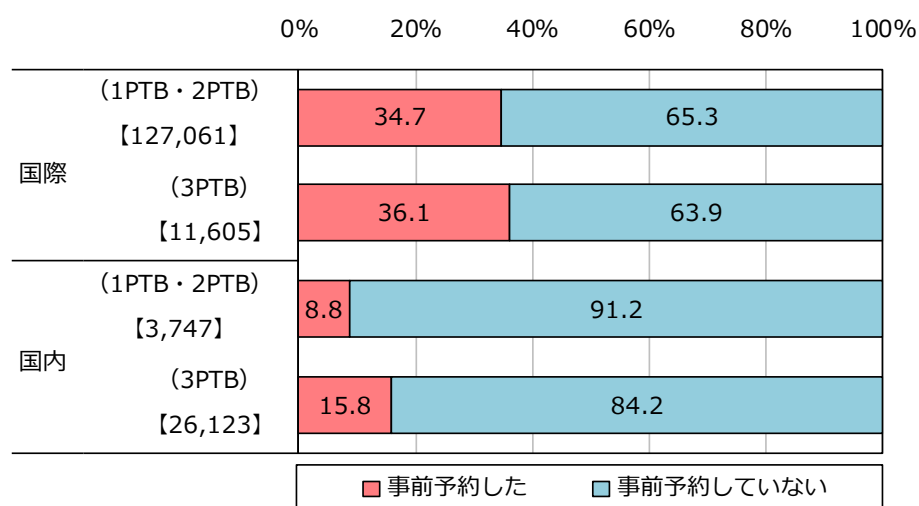


図3-5-42 鉄道利用者のチケット手配（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

方面別にみると、全ての方面で「事前予約していない」が半数を超えている。「事前予約した」についてみると「西南アジア」「オセアニア」において40%を超えており、比較的高い割合となっている。(図3-5-43)

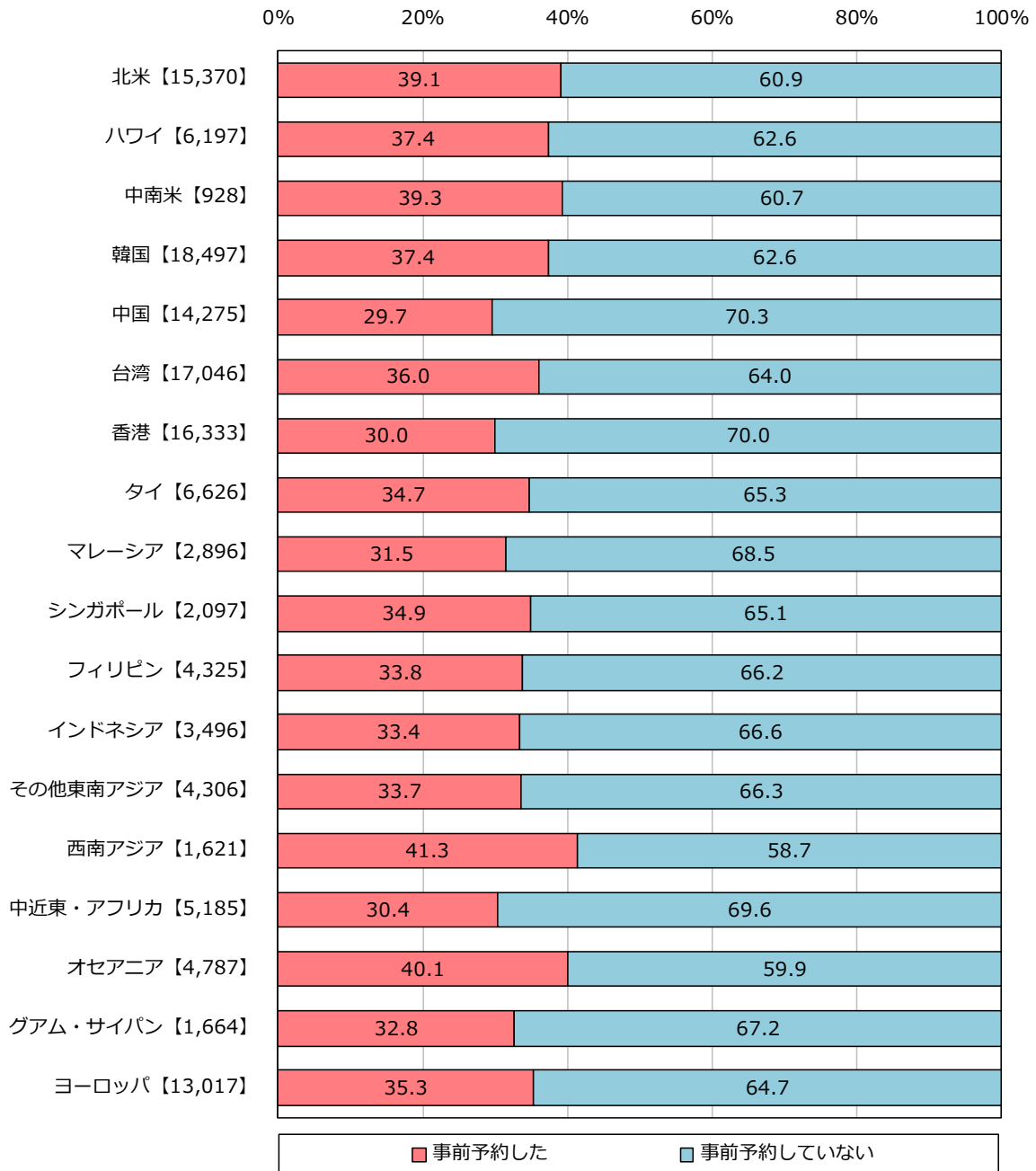


図3-5-43 鉄道利用者のチケット手配（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値



② 外国人鉄道利用者の旅行者用チケットの認知

外国人の鉄道利用者における旅行者用チケットの認知に関しては、「知っていた」が56.5%となっており、半数を超えている。

また、ターミナル別にみると、国内線利用者より国際線利用者の方が認知度は高くなっている。

(図 3-5-44)

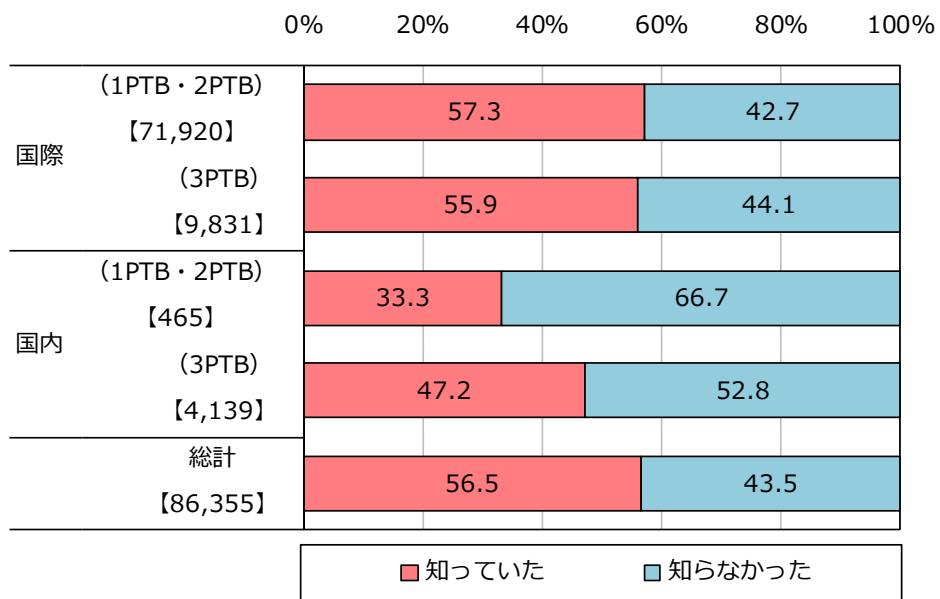


図 3-5-44 外国人鉄道利用者の旅行者用チケットの認知 (国際／国内線別・ターミナル別) 《構成比》

※ 【 】内：週間拡大値

③ 外国人鉄道利用者の旅行者用チケットの種類

外国人の鉄道利用で旅行者用チケットを認知していた人に利用チケットの種類をたずねた結果については、「利用した」が約 63%、「利用していない」が約 37%となっている。

利用したチケットの種類については、「JAPAN RAIL PASS」の割合が最も高く、次いで「N'EX TOKYO Round Trip Ticket」「Keisei Skyliner&Tokyo Subway Ticket」となっている。

ターミナル別にみると、3PTB 国内線利用者は、京成系のチケットの利用率が高い傾向にある。

(図 3-5-45)

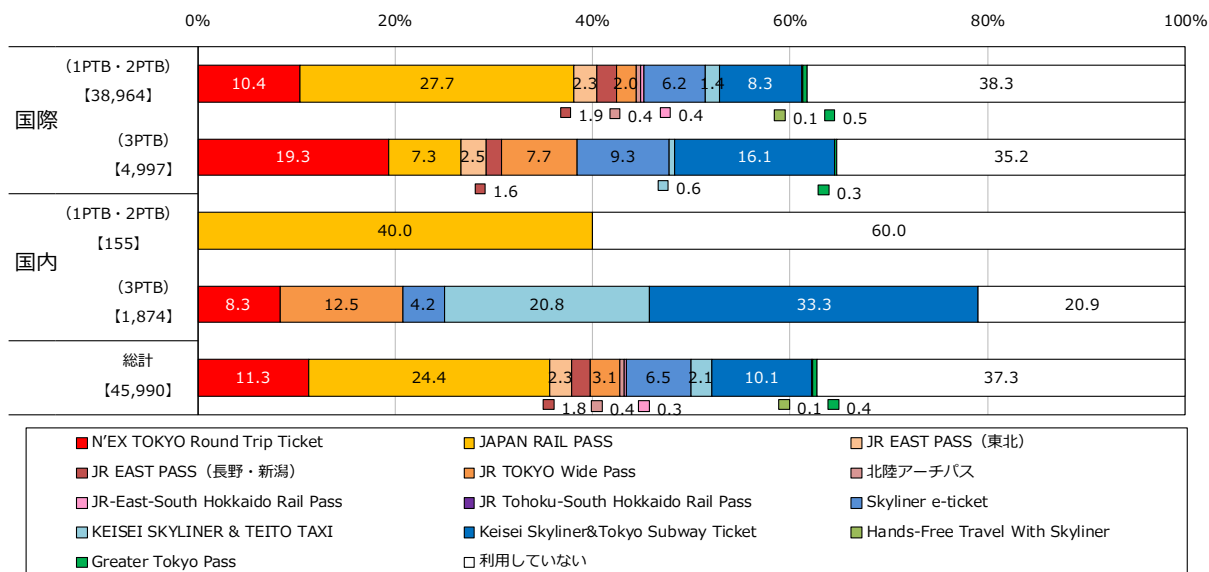


図 3-5-45 外国人鉄道利用者の利用旅行者用チケット種類 (国際/国内線別・ターミナル別) 《構成比》

※【 】内: 週間拡大値

目的別では、観光目的の外国人は約 65%が旅行者用チケットを利用しており、他の目的に比べて高くなっている。また、どの目的においても最も利用率が高いのは「JAPAN RAIL PASS」であり、次いで「N'EX TOKYO Round Trip Ticket」「Keisei Skyliner&Tokyo Subway Ticket」となっている。

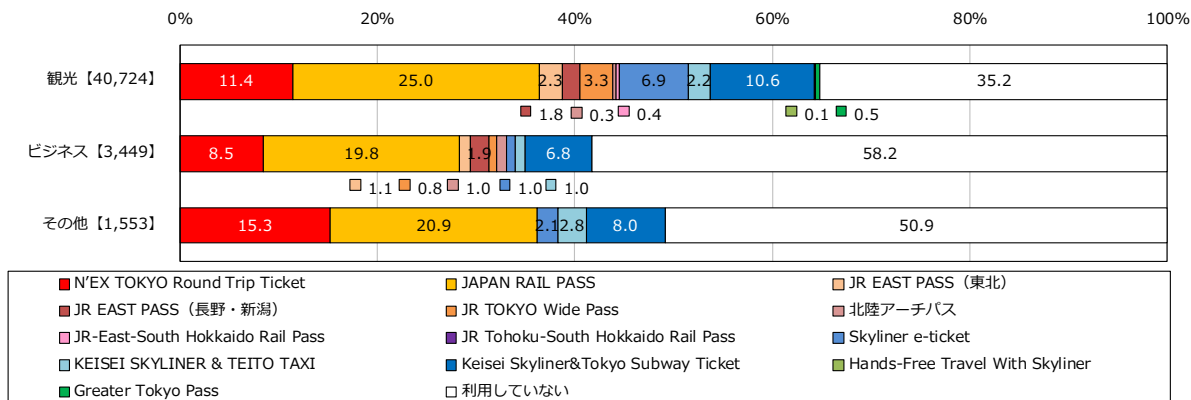


図 3-5-46 外国人鉄道利用者の利用旅行者用チケット種類 (目的別) 《構成比》

※【 】内: 週間拡大値

### 3. 出発旅客アンケート調査

国際線利用者の外国人を方面別にみると、図 3-5-47 に示す通り方面によって利用チケットが異なっている。

「N'EX TOKYO Round Trip Ticket」の割合は「グアム・サイパン」「韓国」方面で高くなっており、「JAPAN RAIL PASS」の割合は「中南米」「インドネシア」で高くなっている。

一方、京成系のチケットについてみると、「Skyliner e-ticket」の割合は「台湾」で高く、「Keisei Skyliner&Tokyo Subway Ticket」の割合は「タイ」「その他東南アジア」で高くなっている。

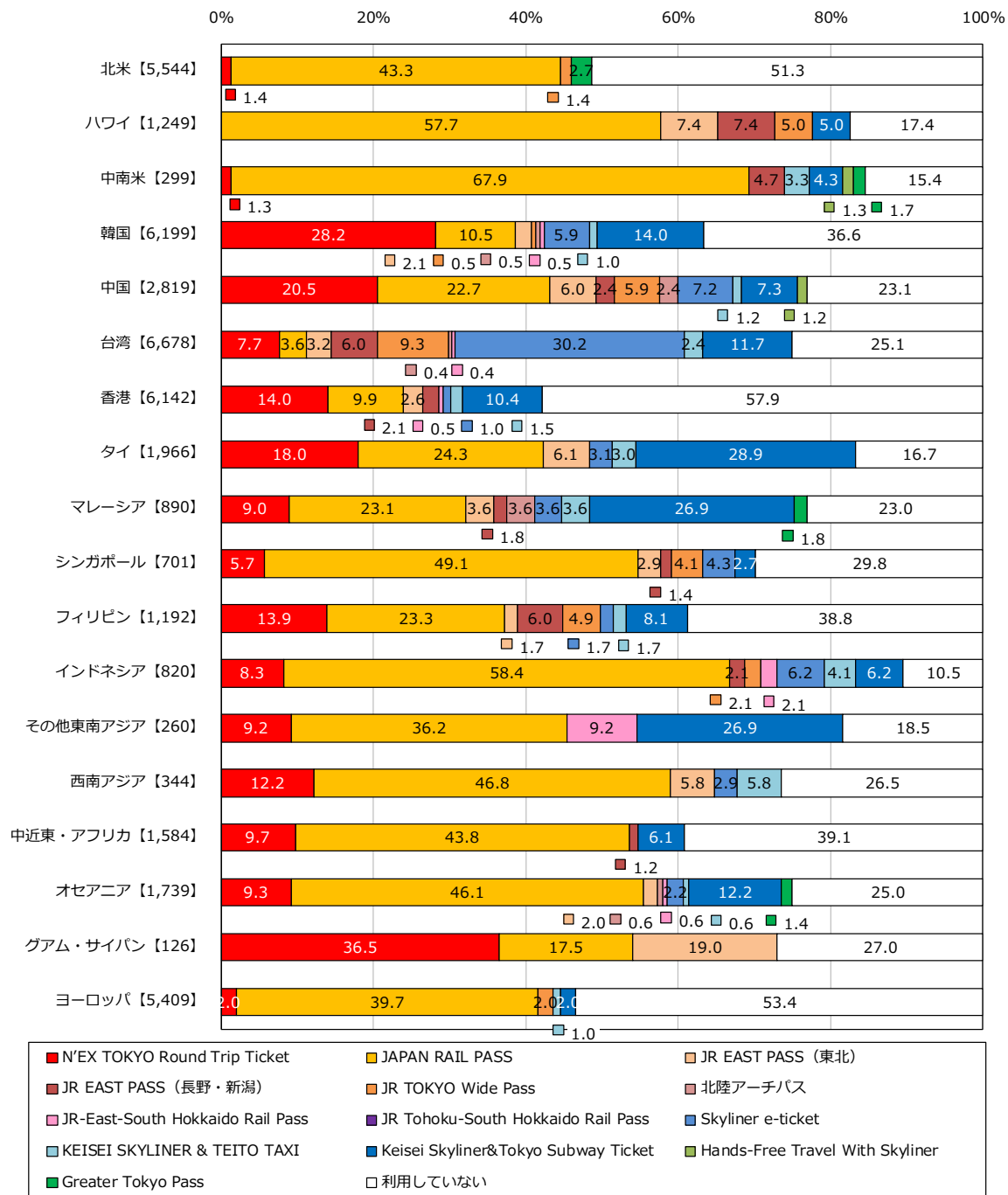


図 3-5-47 外国人鉄道利用者の利用旅行者用チケット種類（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

## (7) バス利用者の利用状況

## ① バス利用者のチケット手配

バス利用者のチケット手配については、「事前予約した」が55.0%と半数を超えている。日本人、外国人別にみると、外国人よりも日本人の方が「事前予約した」の割合が高くなっている。

(図 3-5-48)

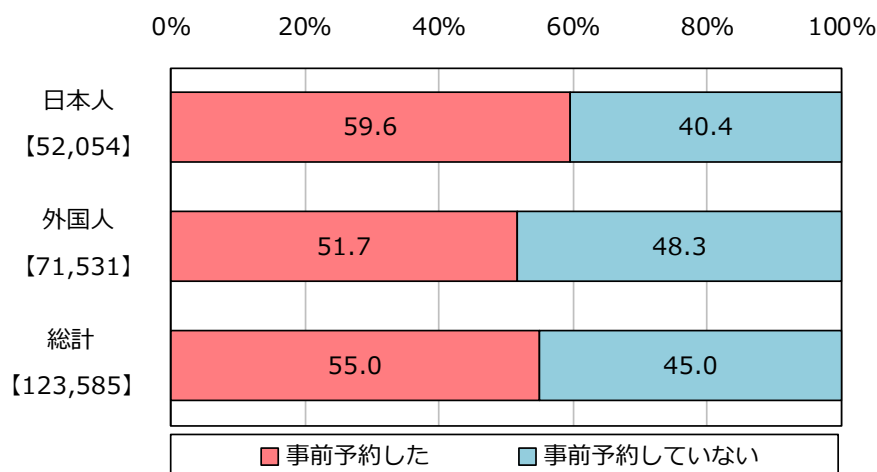


図 3-5-48 バスのチケット手配（日本人／外国人別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

ターミナル別にみると、国内線利用者より国際線利用者の方が「事前予約した」割合が高い(図 3-5-49)。

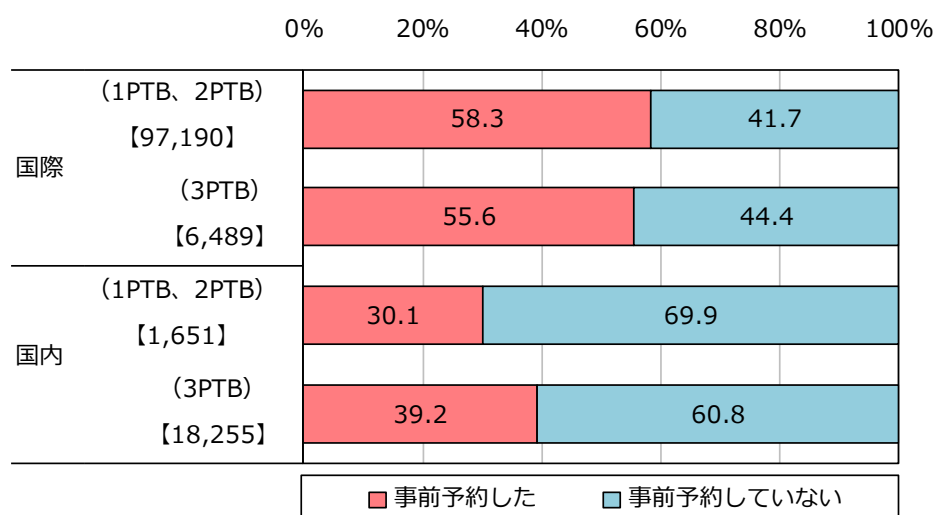


図 3-5-49 バスのチケット手配（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

方面別にみると、「事前予約した」の割合は、「ハワイ」「インドネシア」で高い。一方、「事前予約していない」の割合は、「西南アジア」「ヨーロッパ」で5割を超えて高くなっていることがわかる。(図 3-5-50)

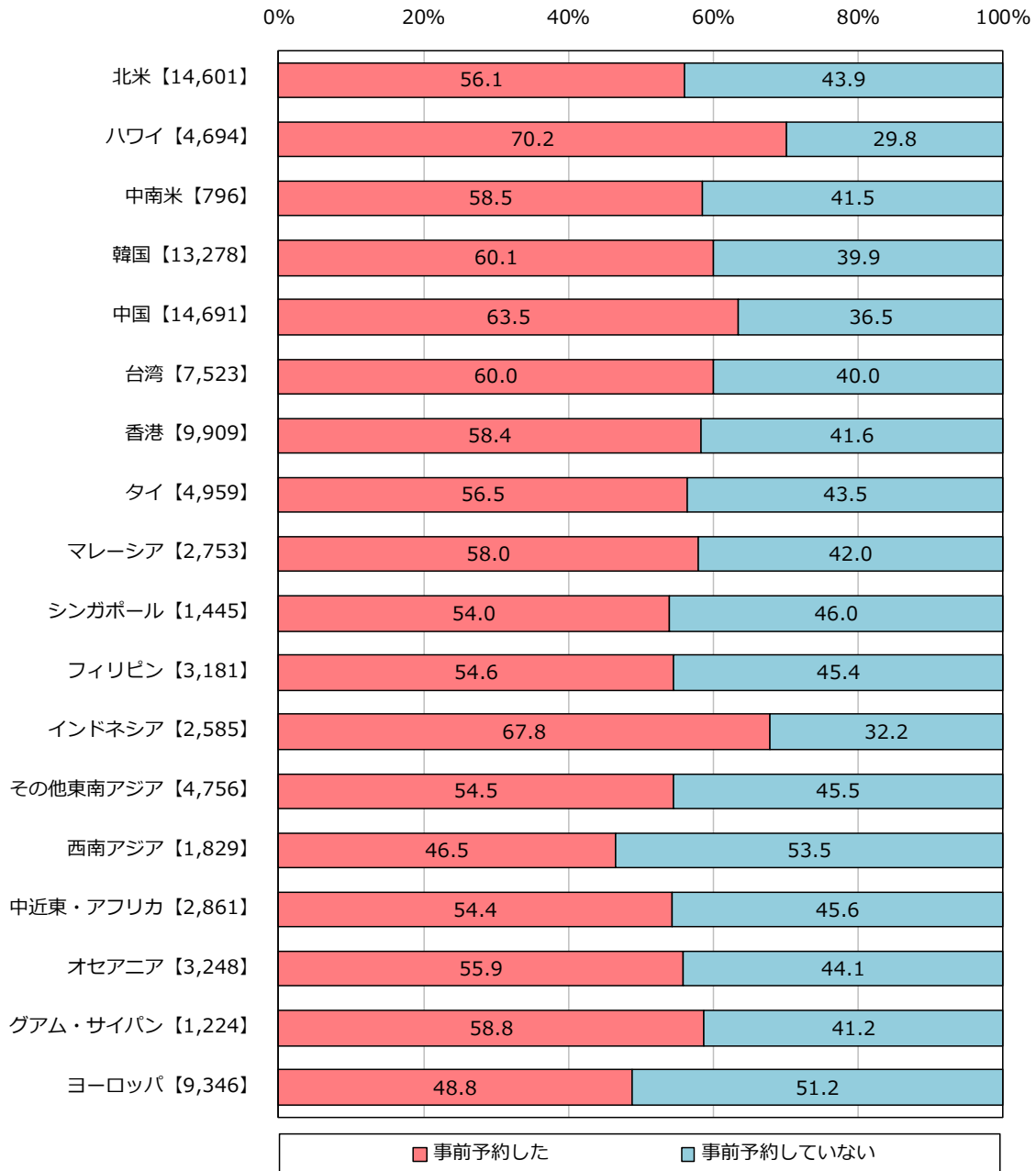


図 3-5-50 バス利用者のチケット手配（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

② 外国人バス利用者の旅行者用チケットの認知

外国人のバス利用者における外国人向け旅行者用チケットの認知に関しては、「知っていた」が23.3%、「知らなかった」が76.7%となっている。

ターミナル別では、3PTB 国際線利用者の「知っていた」が33.3%となっており、認知している人の割合が比較的高いことがわかる。(図 3-5-51)

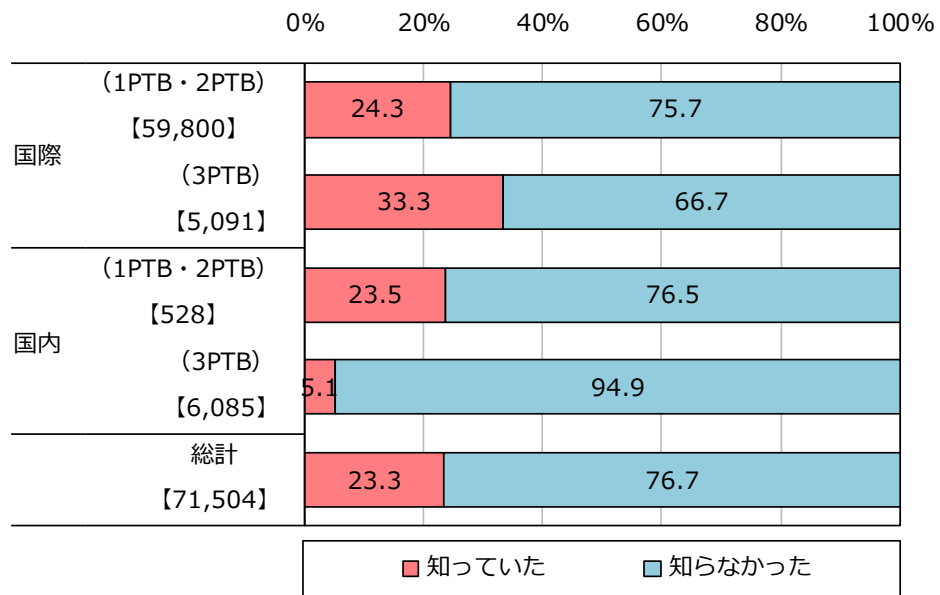


図 3-5-51 外国人バス利用者の旅行者用チケットの認知 (国際/国内線別・ターミナル別) 《構成比》

※ 【 】内：週間拡大値

③ 外国人バス利用者の旅行者用チケットの種類

外国人のバス利用者で旅行者用チケットを認知していた人に関しては、旅行者用チケットを「利用した」が約49%、「利用していない」が約51%となっている。

利用したチケットの種類については「Limousine & Subway Pass」の割合が最も高く、次いで「東京シャトル&サブウェイパス」となっている。

ターミナル別にみると、国内線利用者の方が国際線利用者よりも旅行者用チケットを利用して割合が高いことがわかる。(図 3-5-52)

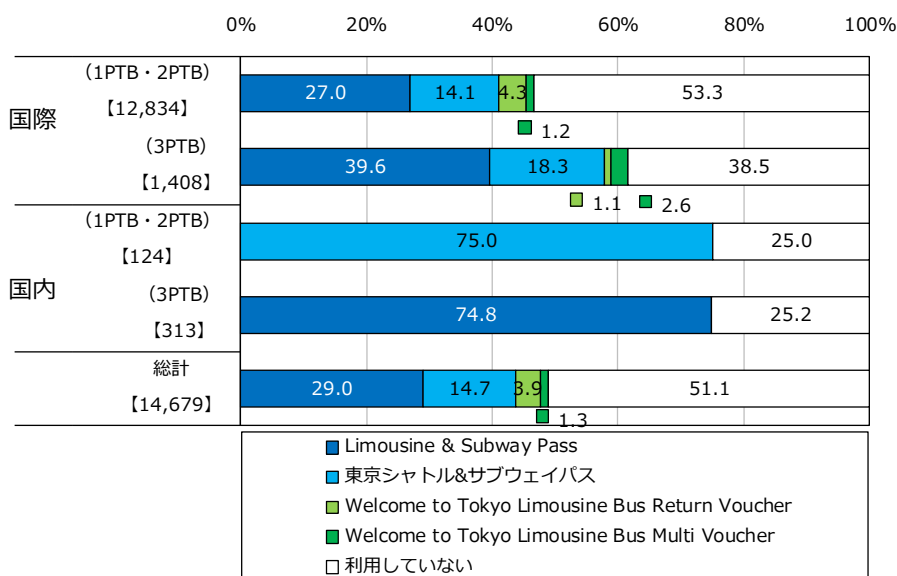


図 3-5-52 外国人バス利用者の利用旅行者用チケット種類 (国際/国内線別・ターミナル別)《構成比》

※【 】内：週間拡大値

目的別にみると、観光目的では約半数が旅行者用チケットを利用しており、他の目的に比べて利用率が高くなっている。またどの目的においても「Limousine & Subway Pass」の利用率が最も高くなっている。(図 3-5-53)

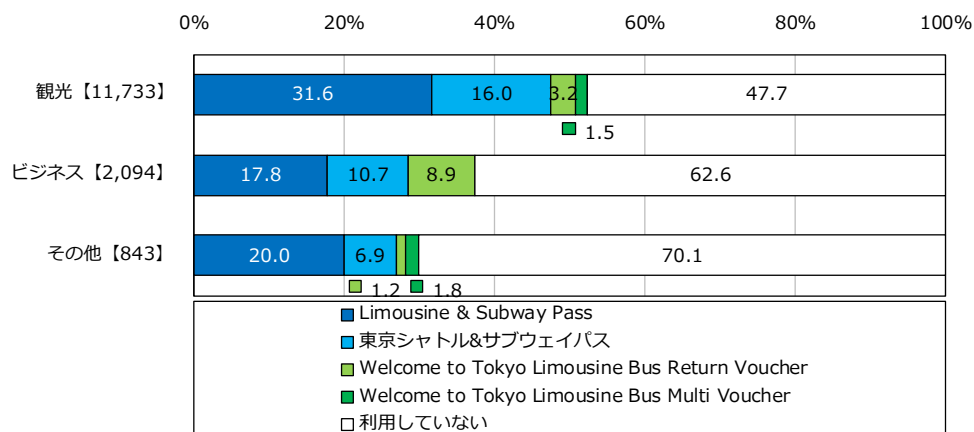


図 3-5-53 外国人バス利用者の利用旅行者用チケット種類 (目的別)《構成比》

※【 】内：週間拡大値

国際線利用者の外国人を方面別にみると、図 3-5-54 に示す通り方面によって利用チケットが異なっている。

「Limousine & Subway Pass」の割合は「その他東南アジア」「シンガポール」で高く、「東京シャトル&サブウェイパス」の割合は「中近東・アフリカ」「タイ」で高くなっている。

また、「Welcome to Tokyo Limousine Bus Return Voucher」の割合は「オセアニア」「マレーシア」で高く、「Welcome to Tokyo Limousine Bus Multi Voucher」の割合は「フィリピン」「タイ」で高くなっている。(図 3-5-54)

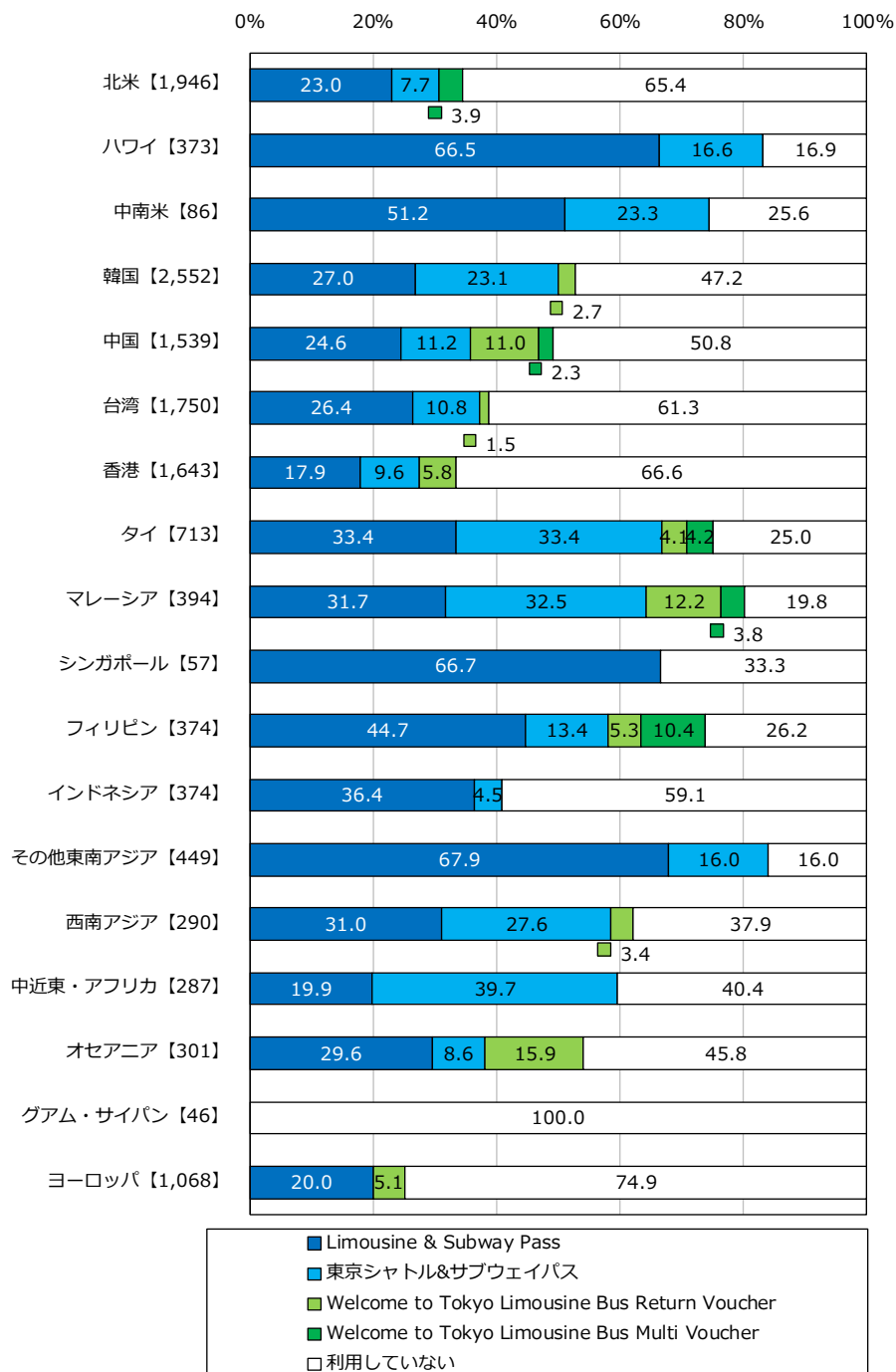


図 3-5-54 外国人バス利用者の利用旅行者用チケット種類（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値



④ LCCバスを利用した理由

LCCバスを利用した理由については、「料金が安いから」の割合が70.1%と最も高く、次いで「直行で乗換がないから」の22.2%となっている。外国人の方が「直行で乗換がないから」の割合が高くなっている。(図 3-5-55)

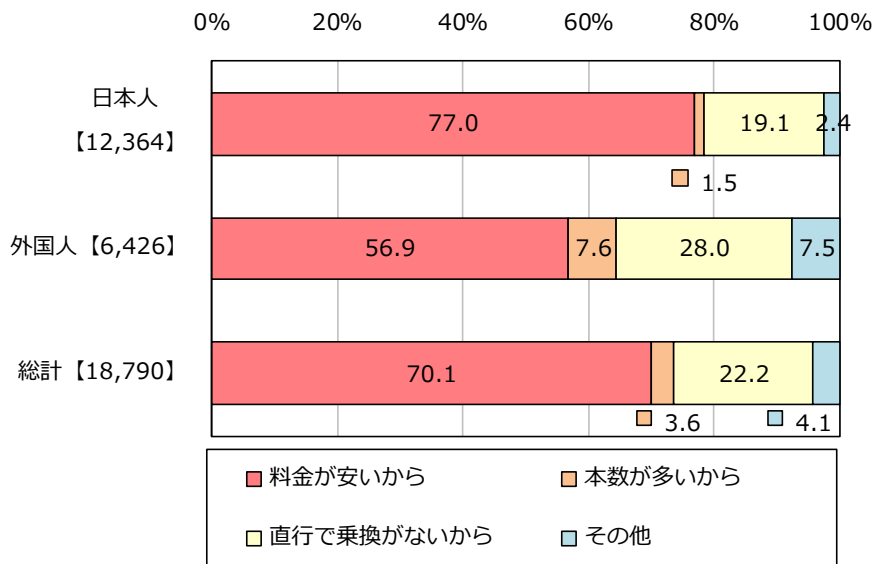


図 3-5-55 LCCバスを利用した理由（日本人／外国人別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

ターミナル別では、国際線利用者より、国内線利用者の方が「料金が安いから」の割合が高い(図 3-5-56)。

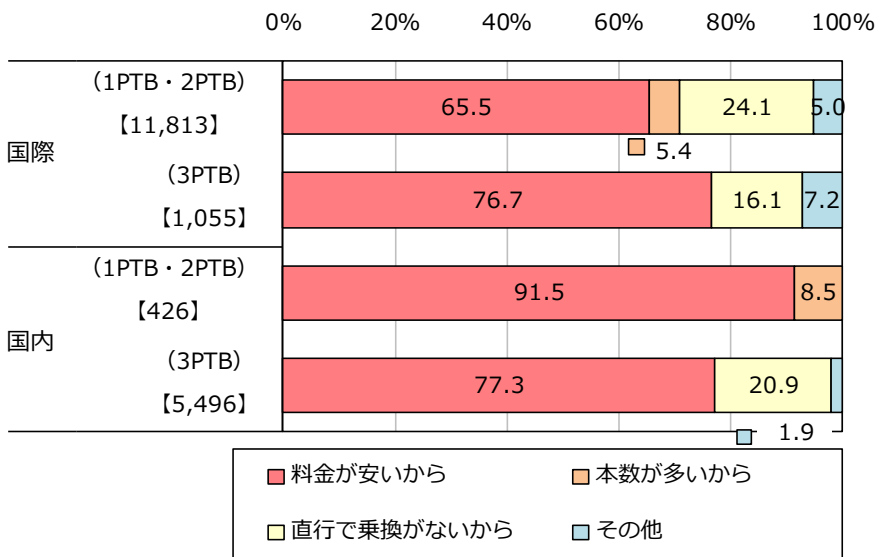


図 3-5-56 LCCバスを利用した理由（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

国際線利用者を方面別にみると、「料金が安いから」の割合は「グアム・サイパン」「オセアニア」で高く、「本数が多いから」の割合は「香港」「ヨーロッパ」で高い。また、「直行で乗換がないから」の割合は「西南アジア」「中国」で高くなっている。(図 3-5-57)

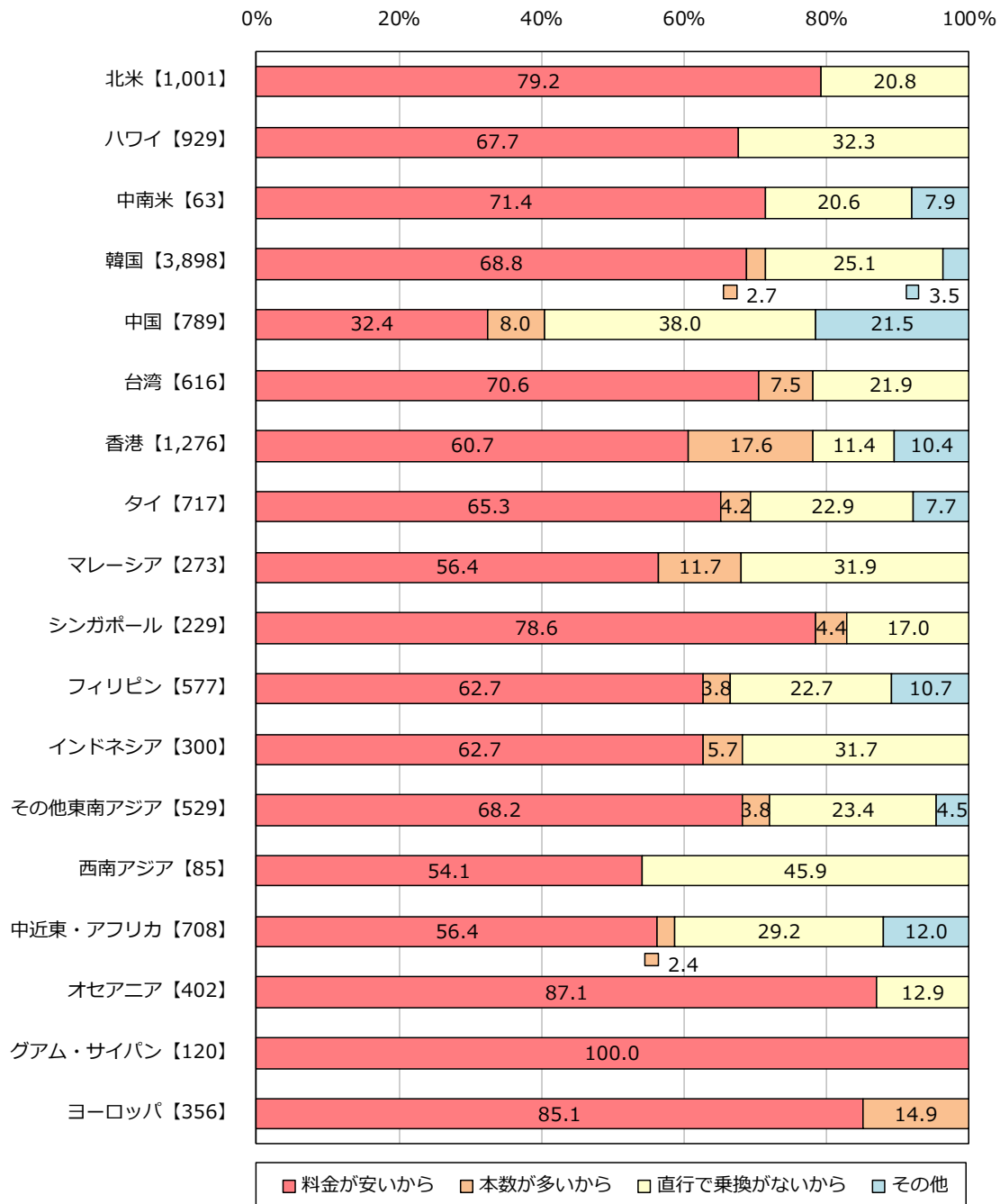


図 3-5-57 LCCバスを利用した理由（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

LCC バスを利用した理由における「その他」の具体的内容についてみると、日本人では、「便利だから」の 140 人が最も多く、次いで「指定されていたから・チケット付きだったから」の 51 人となっている（表 3-5-19）。

一方、外国人では、「指定されていたから・チケット付きだったから」の 163 人が最も多く、次いで「バス停が近いから」の 105 人となっている（表 3-5-20）。

表 3-5-19 LCC バスを利用した理由（その他）の日本人の回答

LCCバスを利用した理由（その他）	週間拡大値	構成比
便利だから	140	47.8%
指定されていたから・チケット付きだったから	51	17.4%
時間が合ったから	32	10.9%
携帯割引があるから	25	8.5%
トイレがあるから	11	3.8%
記載無し	34	11.6%
合計	293	100.0%

表 3-5-20 LCC バスを利用した理由（その他）の外国人の回答

LCCバスを利用した理由（その他）	週間拡大値	構成比
指定されていたから・チケット付きだったから	163	33.8%
バス停が近いから	105	21.8%
早朝便だったから	76	15.8%
特に理由無し	30	6.2%
記載無し	108	22.4%
合計	482	100.0%

(8) 車利用者の利用状況

① 乗車人数

車を利用した人の乗車人数については、「2人」の割合が37.9%と最も高く、次いで「3人」の20.5%となっている。日本人、外国人別にみると、外国人の方が日本人よりも乗車人数が多くなっている。(図3-5-58)

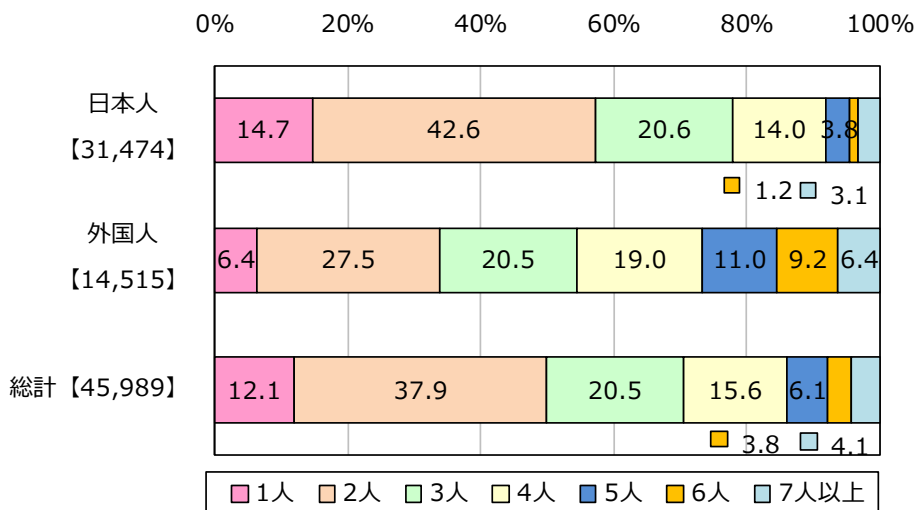


図3-5-58 車利用者の乗車人数（日本人／外国人別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

ターミナル別にみると、3PTB 国際線利用者は他に比べて乗車人数が多く、3人以上が約7割となっている(図3-5-59)。

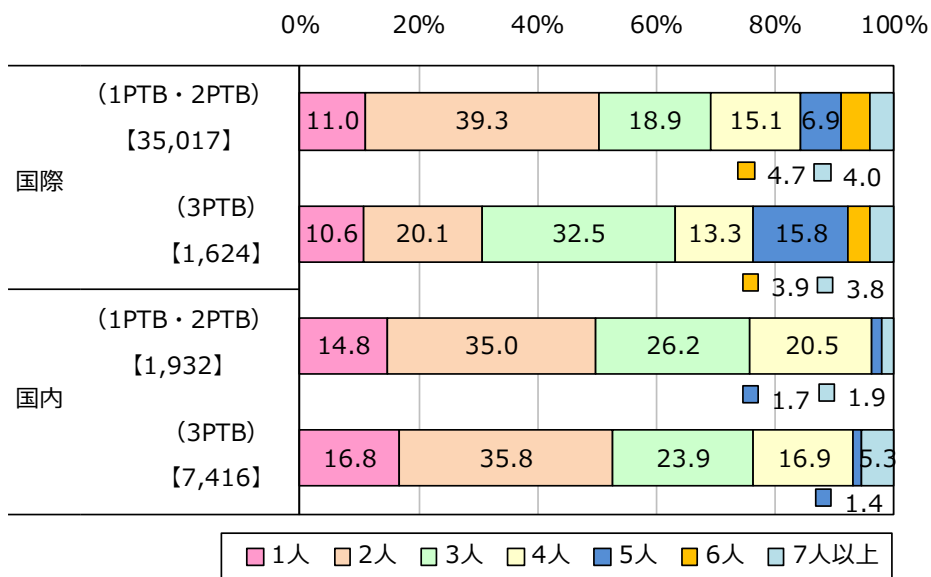


図3-5-59 車利用者の乗車人数（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

国際線利用者を方面別にみると、「1人」の割合は「その他東南アジア」「フィリピン」で高く、「2人」の割合は「中南米」「インドネシア」で高い。また、「3人」の割合は「中近東・アフリカ」「シンガポール」で高く、4人以上の割合は「西南アジア」「中国」「香港」で高くなっている。  
(図 3-5-60)

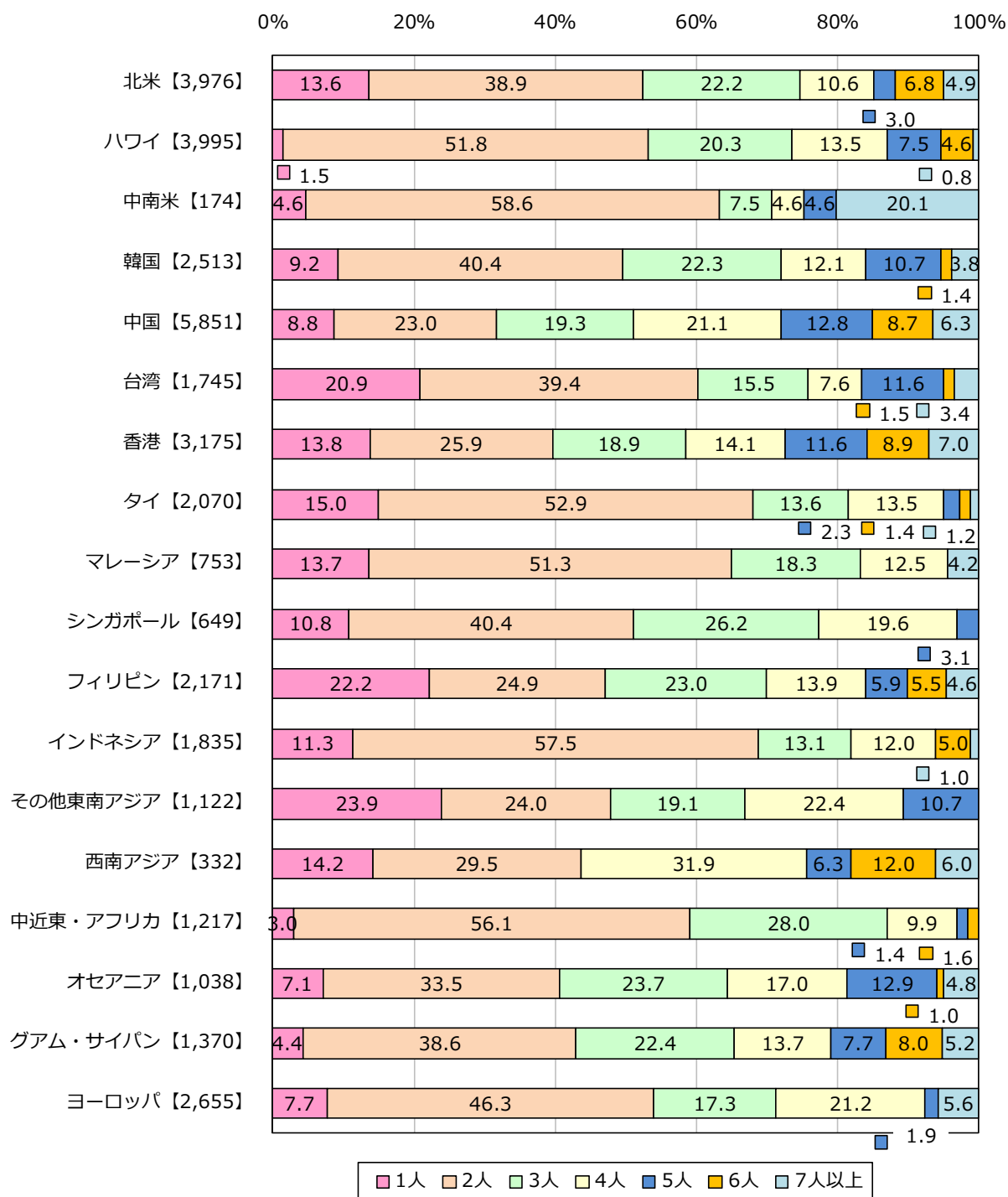


図 3-5-60 車利用者の乗車人数（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

② 利用駐車場

車を利用した人の利用駐車場については、「空港周辺駐車場」の割合が49.1%と最も高く、次いで「送迎」の31.9%となっている。日本人、外国人別にみると、外国人では「送迎」の割合が68.8%と高くなっている。(図3-5-61)

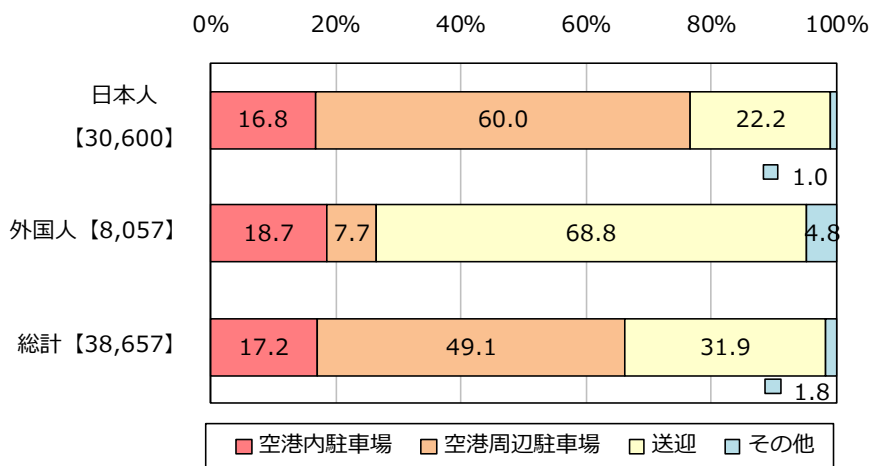


図3-5-61 車利用者の利用駐車場（日本人／外国人別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

ターミナル別にみると、国内線より国際線利用者の方が「送迎」の割合が高く、1PTB・2PTB利用者より3PTB利用者の方がこの割合が高い。「空港周辺駐車場」については3PTB国内線利用者において利用割合が最も高く、「空港内駐車場」では3PTB国際線利用者での利用割合が高くなっている。(図3-5-62)

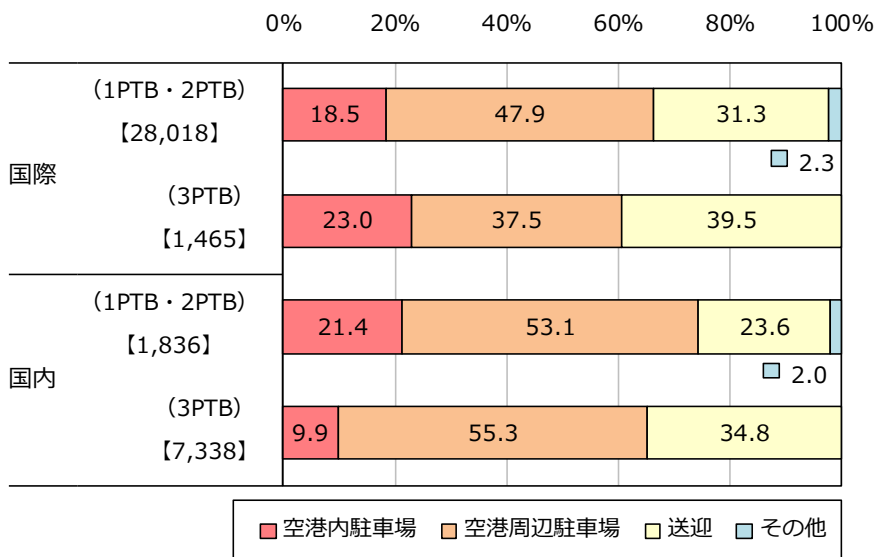


図3-5-62 車利用者の利用駐車場（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

国際線利用者を方面別にみると、「空港内駐車場」の割合は「西南アジア」「台湾」で高く、「空港周辺駐車場」の割合は「グアム・サイパン」「ハワイ」で高い。また、「送迎」の割合は「マレーシア」「韓国」で高くなっている（図 3-5-63）。

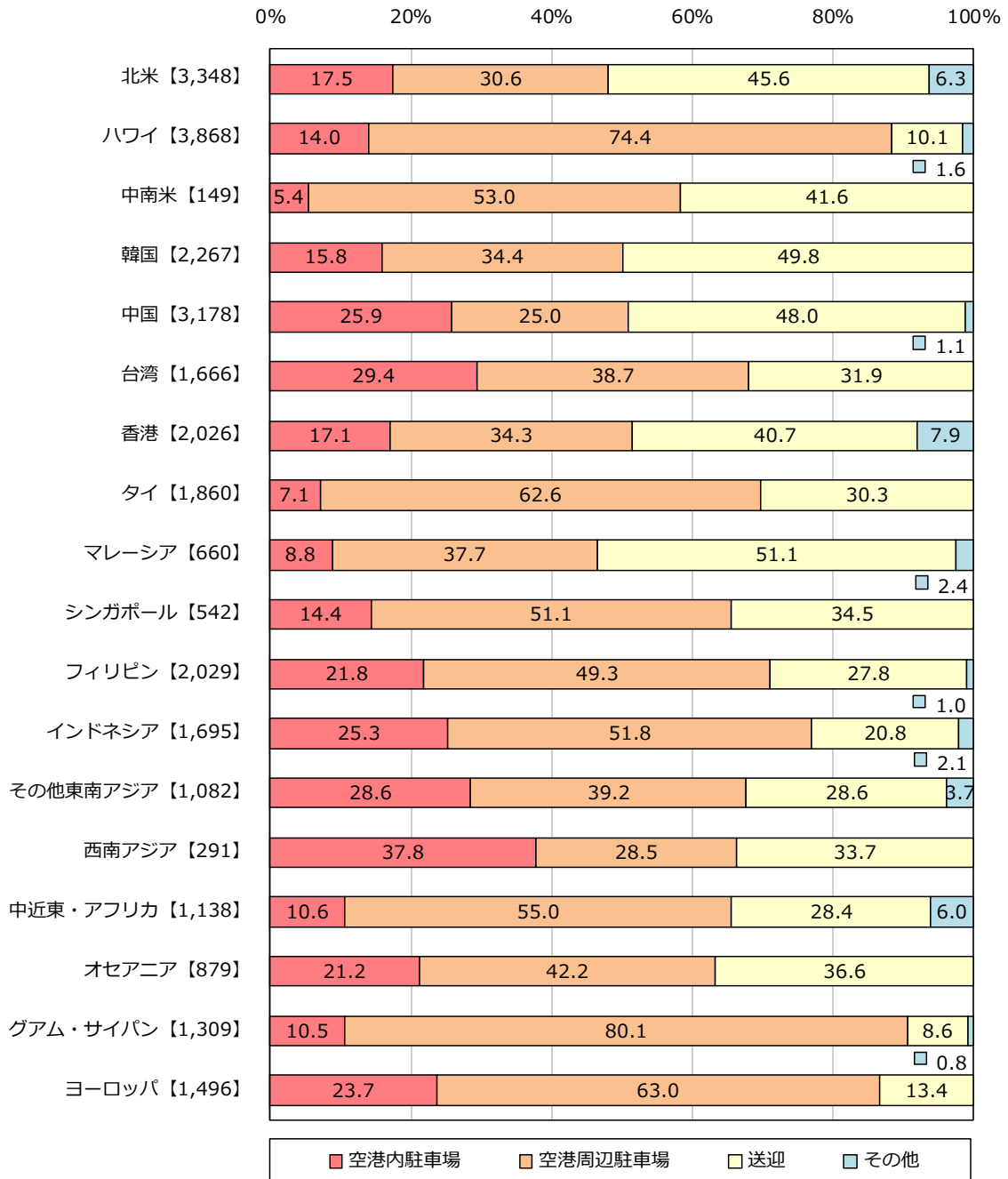


図 3-5-63 車利用者の利用駐車場（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

③ 駐車場利用日数

車を利用した人の駐車場利用日数については、「7 日以上」の割合が 23.4%と最も高く、次いで「4 日」の 18.1%となっている。日本人、外国人別では、外国人において「1 日」の割合が 68.6%と最も高くなっている。(図 3-5-64)

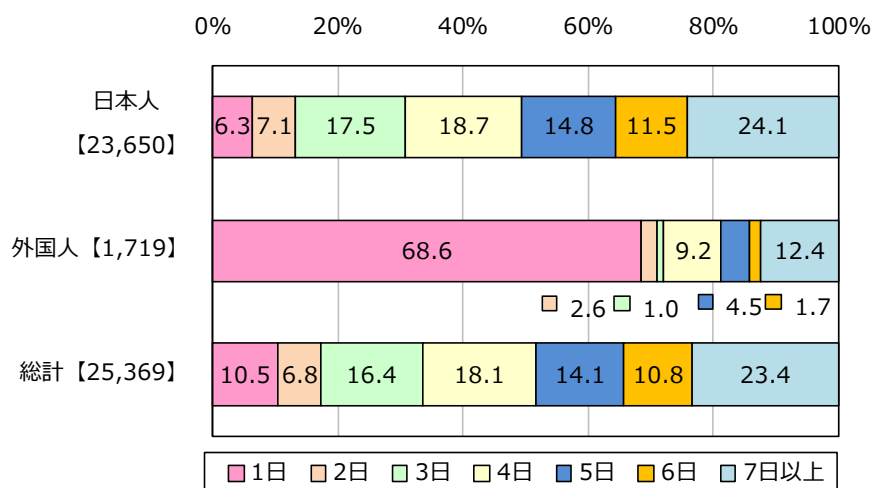


図 3-5-64 車利用者の駐車場利用日数（日本人／外国人別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

ターミナル別にみると、1PTB・2PTB 国際線利用者の利用日数が最も長い傾向にあり、「7 日以上」が 29.8%となっている。一方、3PTB 国際線利用者は、「1 日」が 31.0%と、利用日数が短い傾向にある。(図 3-5-65)

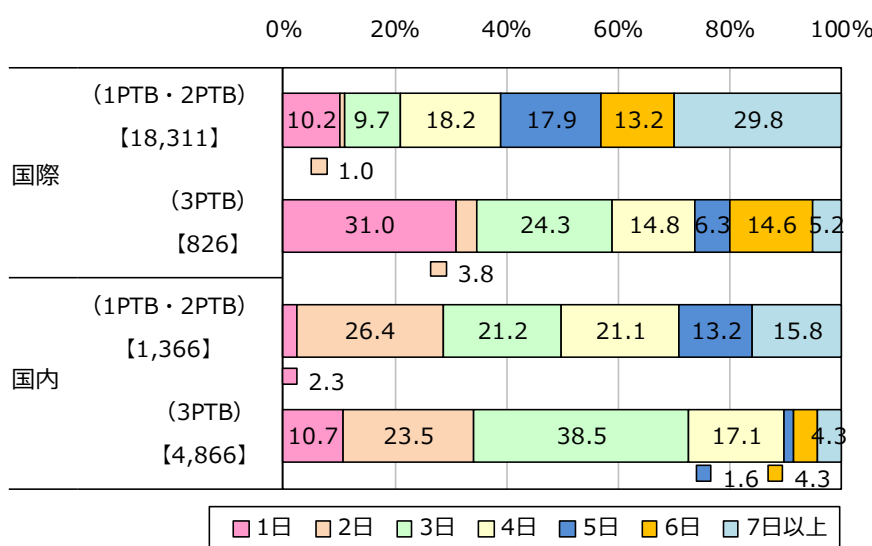


図 3-5-65 車利用者の駐車場利用日数（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値



国際線利用者を方面別にみると、「7日以上」の割合は「中近東・アフリカ」で77.6%と最も高く、次いで「中南米」(73.6%)で高くなっている。(図3-5-66)

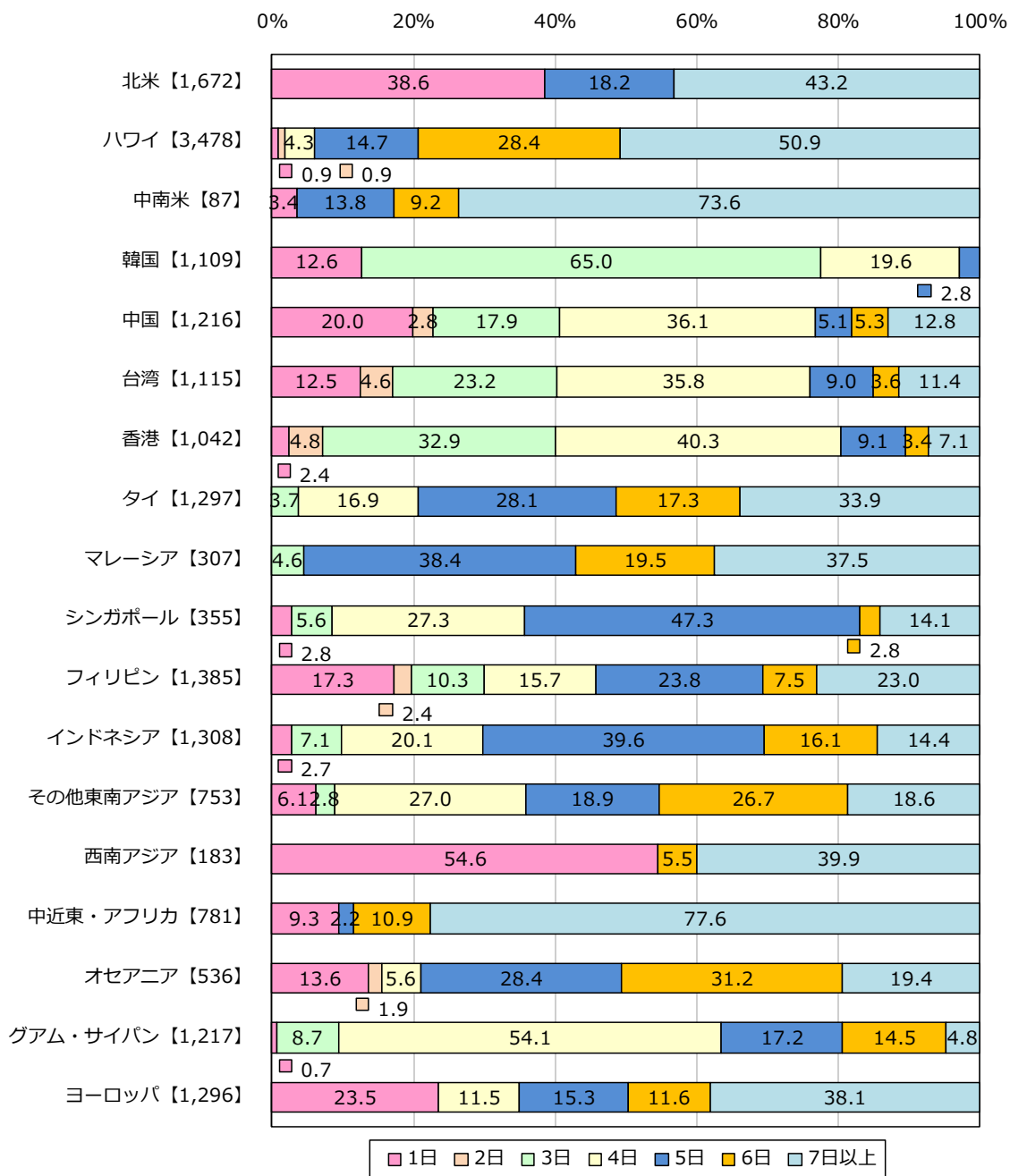


図3-5-66 車利用者の駐車場利用日数（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

駐車場別にみると、空港内駐車場では「1日」の割合が36.8%と最も高く、次いで「4日」となっている。一方、空港周辺駐車場では「7日以上」の26.3%が最も高く、次いで「4日」となっている。空港周辺駐車場では、9割以上が3日以上となっていることがわかる。(図3-5-67)

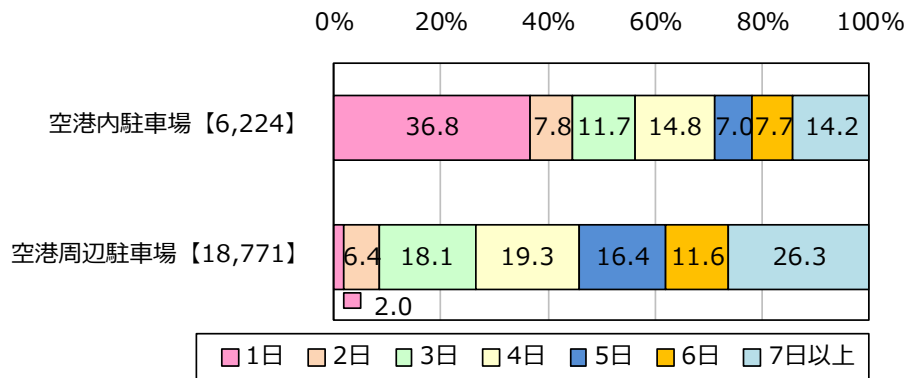


図3-5-67 車利用者の駐車場利用日数（駐車場別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

④ 空港周辺駐車場を利用した理由

空港周辺駐車場を利用した理由については、「料金が安いから」の割合が 65.5%と最も高く、次いで「確実に駐車できるから」の 20.0%となっている。日本人、外国人別にみると、外国人においては「その他」の割合が 48.6%と最も高くなっている。(図 3-5-68)

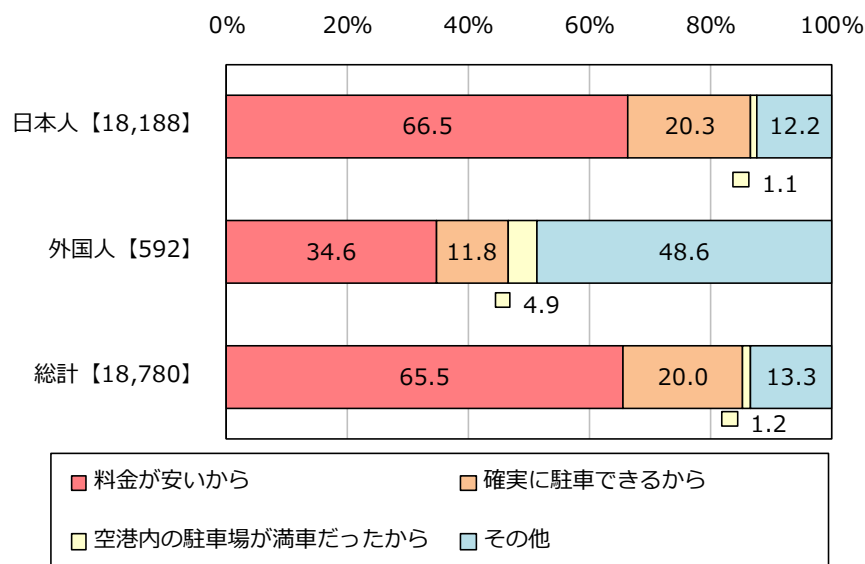


図 3-5-68 空港周辺駐車場を利用した理由（日本人／外国人別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

ターミナル別にみると、3PTB 国内線利用者において「料金が安いから」の割合が 81.6%と、他のターミナルに比べて高くなっている（図 3-5-69）。

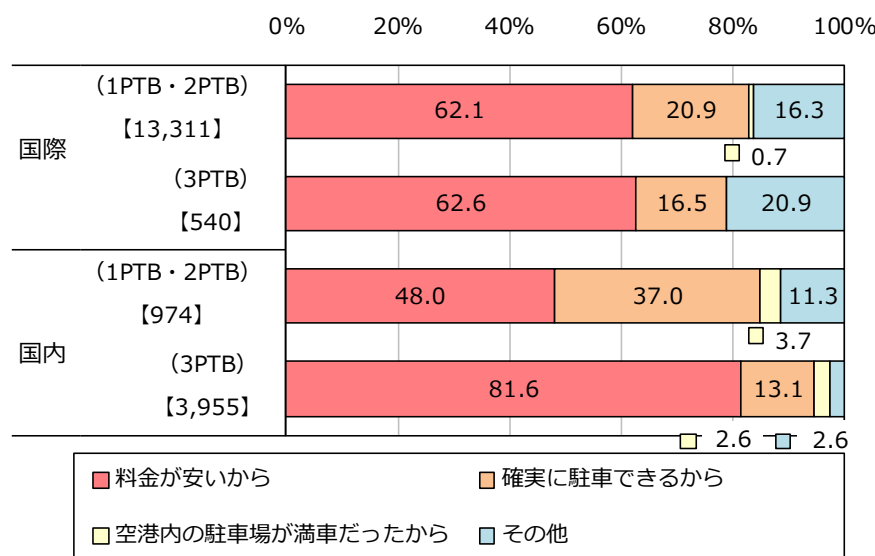


図 3-5-69 空港周辺駐車場を利用した理由（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

国際線利用者を方面別にみると、「料金が安いから」の割合は「タイ」「中南米」で高く、「確実に駐車できるから」の割合は「香港」「中近東・アフリカ」で高くなっている（図 3-5-70）。

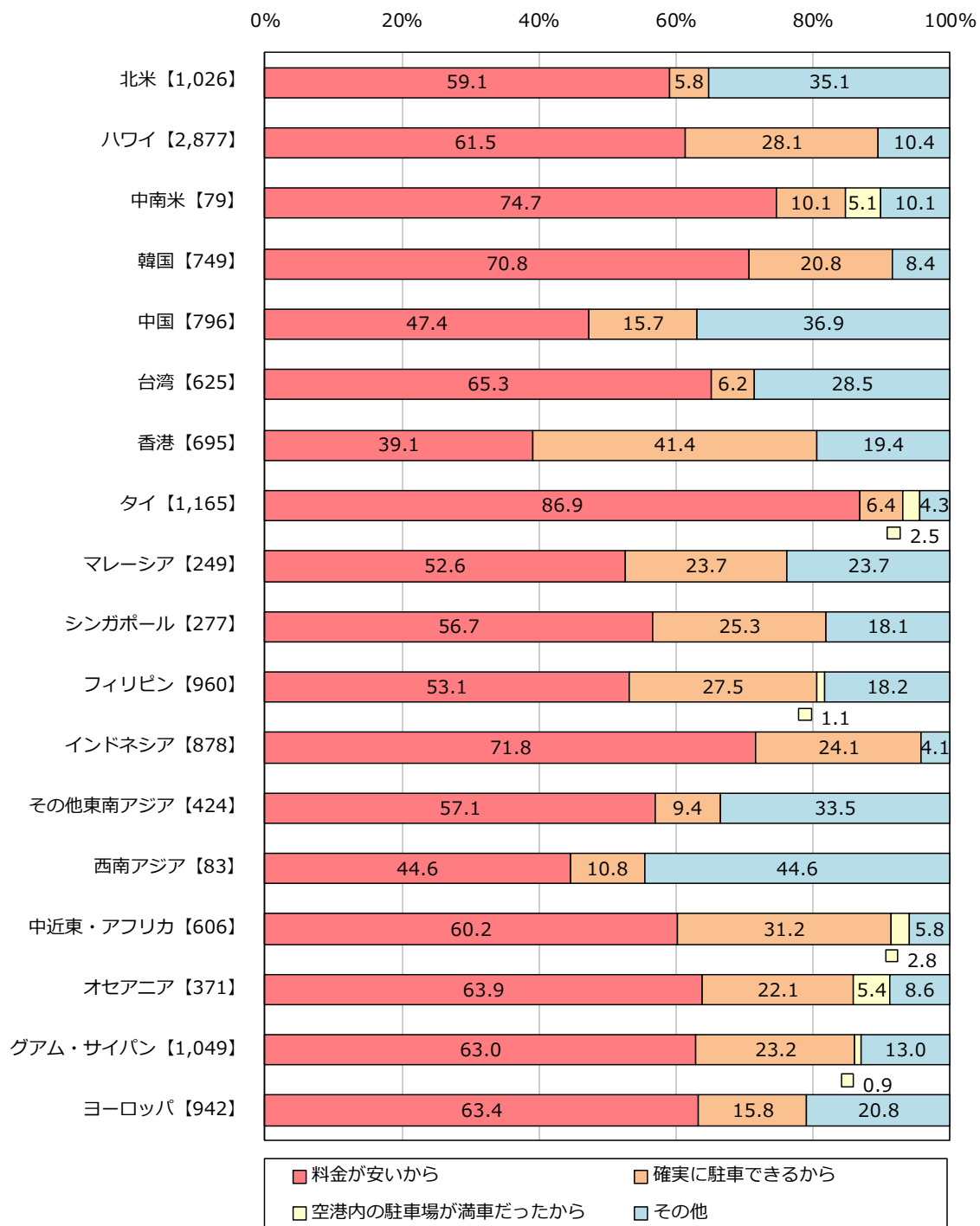


図 3-5-70 空港周辺駐車場を利用した理由（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

空港周辺駐車場を利用した理由で「その他」の具体的内容について表 3-5-21、表 3-5-22 に整理する。日本人の回答については、「いつも利用しているから（契約している）」の 907 人が最も多く、次いで「送迎、車の回送があるから便利」の 303 人となっている（表 3-5-21）。

外国人については、「指定されていたから（パッケージ、無料）」の 224 人が最も多くなっている（表 3-5-22）。

表 3-5-21 空港周辺駐車場を利用した理由（その他）の日本人の回答

空港周辺駐車場の利用理由（その他）	週間拡大値	構成比
いつも利用しているから（契約している）	907	41.0%
送迎、車の回送があるから便利	303	13.7%
勧められたから	291	13.2%
指定されていたから（パッケージ、無料）	259	11.7%
空港に近い（場所が分かりやすい）	170	7.7%
割引があったから	107	4.8%
検索して最初に出てきたため	36	1.6%
サービスが良い	35	1.6%
セキュリティが良い	30	1.4%
空港周辺駐車場しか知らなかった	19	0.9%
ペットホテルと提携しているから	11	0.5%
記載無し	44	2.0%
合計	2,212	100.0%

表 3-5-22 空港周辺駐車場を利用した理由（その他）の外国人の回答

空港周辺駐車場の利用理由（その他）	週間拡大値	構成比
指定されていたから（パッケージ、無料）	224	77.8%
便利だから	17	5.9%
記載無し	47	16.3%
合計	288	100.0%

3-6 空港からの交通機関（帰宅時の予定：日本人のみ）

(1) 空港からの交通機関

空港からの交通機関については、「空港直行バス」が 35,136 人（18.2%）と最も多く、次いで「自家用車」の 28,277 人（14.7%）となっている（図 3-6-1、図 3-6-2）。

なお、「その他」の内訳については、「未定」257 人、「不明<sup>注</sup>」が 96 人となっている。

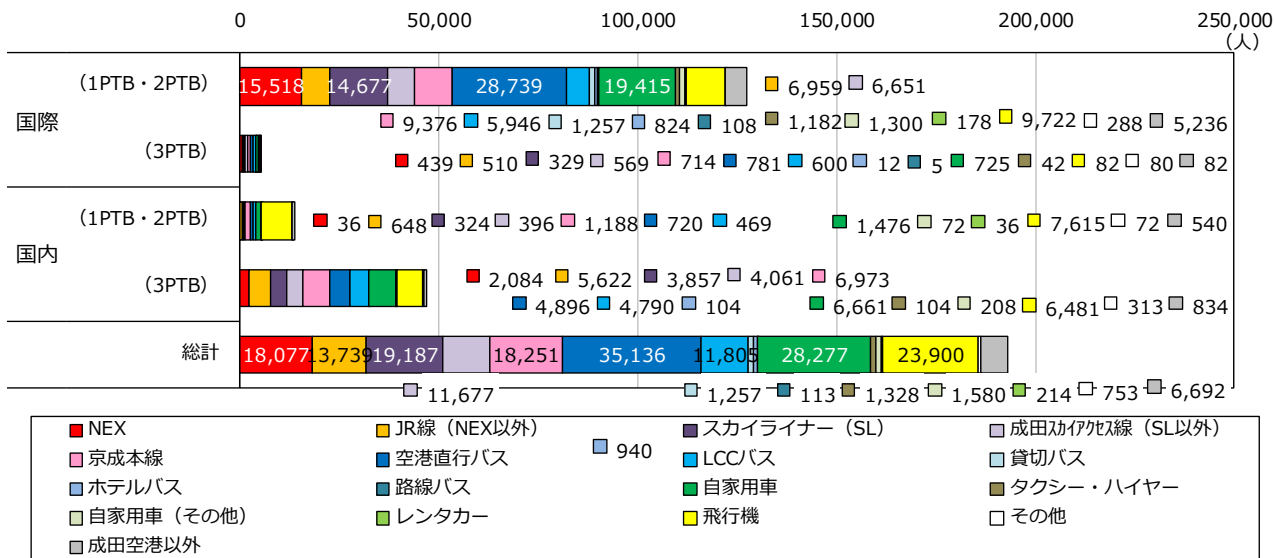


図 3-6-1 空港からの交通機関（国際/国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

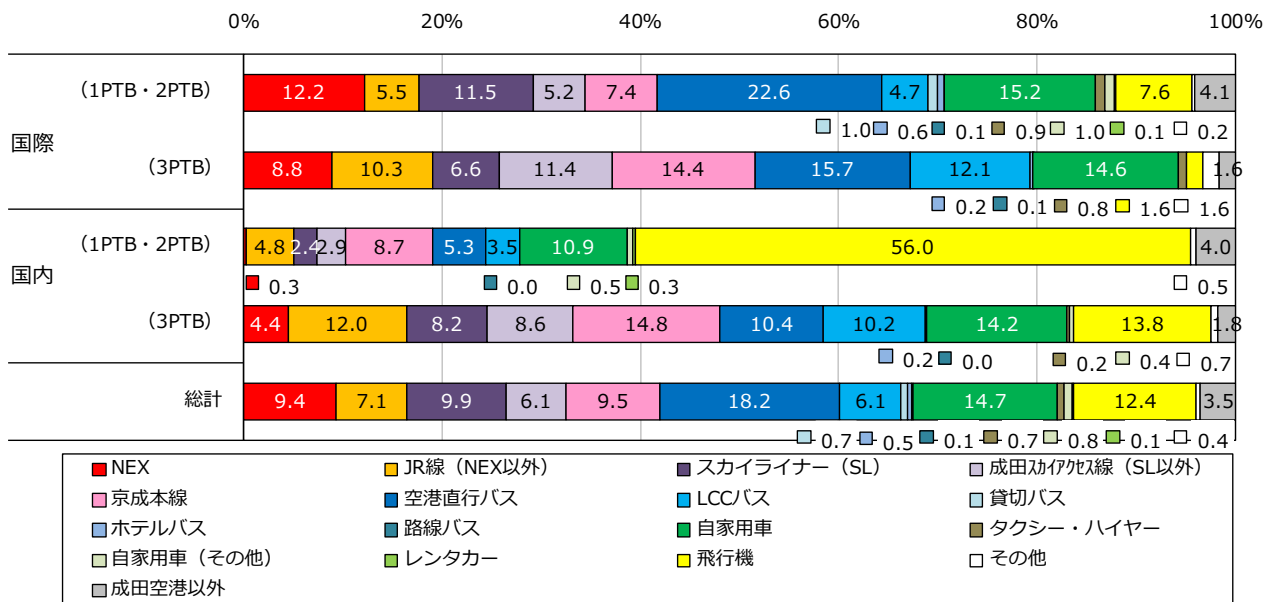


図 3-6-2 空港からの交通機関（国際/国内線別・ターミナル別）《構成比》

注) 不明は、成田空港から最初に利用する鉄道以外（成田空港に接続していない鉄道）や、交通機関を判別できないもの。

### 3. 出発旅客アンケート調査

国際線利用者を方面別にみると、鉄道類の利用率は「台湾」「西南アジア」で高く、バス類の利用率は「マレーシア」「中南米」で高い。また、自動車類の利用率は「ハワイ」「グアム・サイパン」で高く、飛行機・その他の利用率は「北米」「オセアニア」で高くなっている。(図3-6-3)

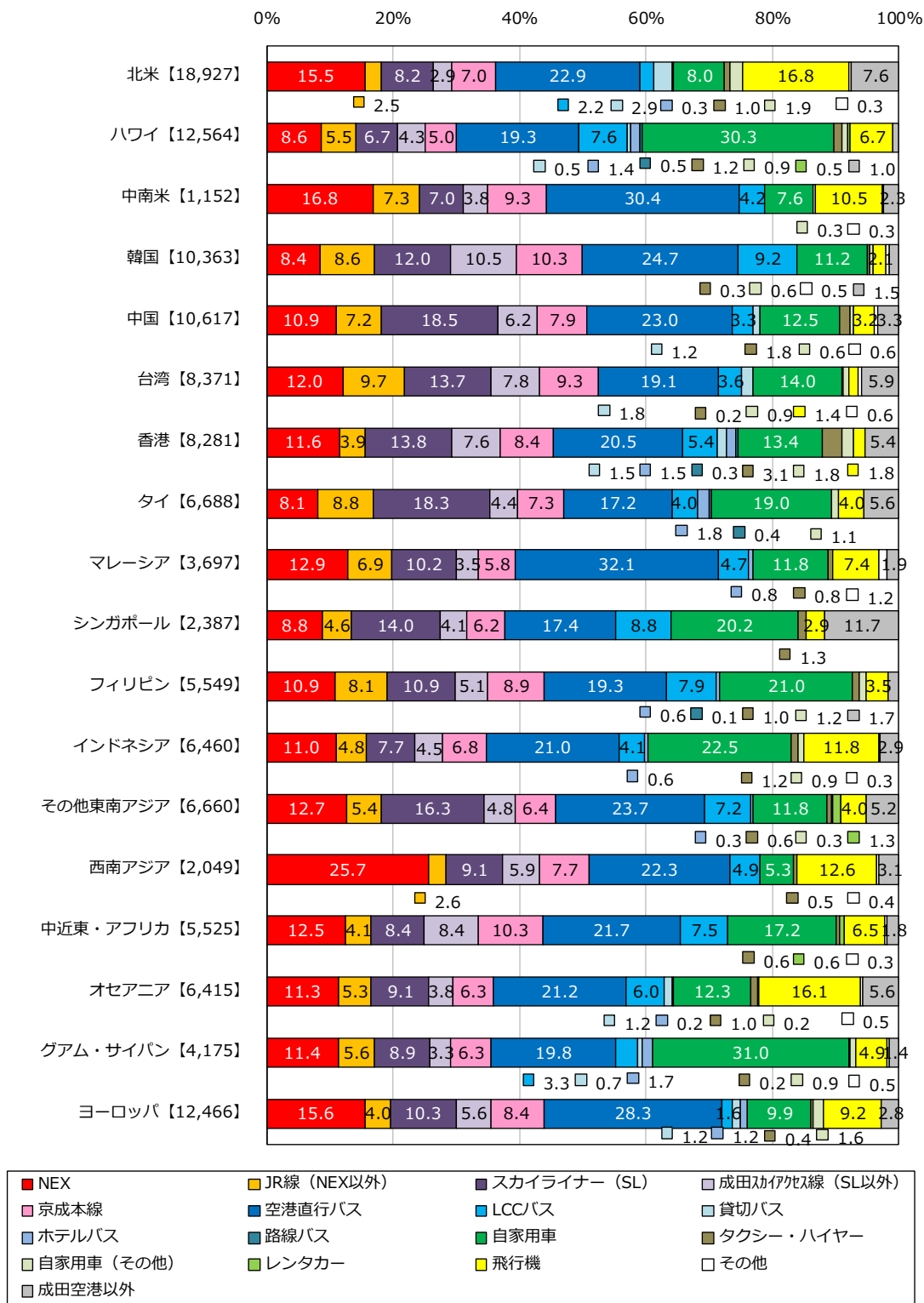


図 3-6-3 空港からの交通機関（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

年齢階層別にみると、全ての年齢階層で「空港直行バス」の利用率が最も高くなっている。39歳以下では「京成本線」の利用率がこれに次いで高く、40歳以上では「自家用車」が2番目に利用率が高くなっている。

以上のように年齢が低いほど鉄道類の利用が多く、逆に高いほどバス類、自動車類の利用が多くなる傾向を示している。(図3-6-4)

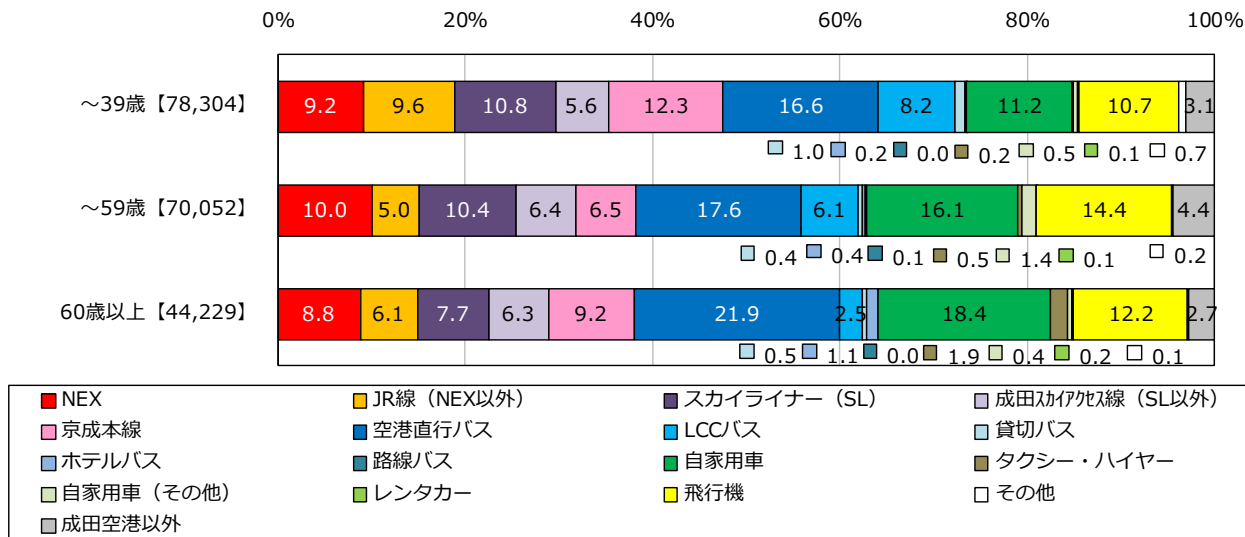


図 3-6-4 空港からの交通機関（年齢階層別）《構成比》

※ 【 】内：週間拡大値



出発地域別にみると、鉄道類の「NEX」は中部地域で最も高い割合を示し、「JR線（NEX以外）」は首都圏で、「スカイライナー」は東北で、「成田スカイアクセス線」「京成本線」で首都圏で最も高くなっている。

バス類についてみると、「空港直行バス」は四国で、「LCCバス」は中部で高い割合を示す。また「貸切バス」は北陸で、「ホテルバス」は中部で、「路線バス」は首都圏で最も高い割合となっている。

自動車類では「自家用車」は東北で、「タクシー・ハイヤー」は中部で高く、「自家用車（その他）」は近畿で、「レンタカー」は首都圏で最も高い割合となっている。

また、「飛行機」は近畿で最も高い割合になり、「成田空港以外」は中国地域で最も高い割合となっている。（図 3-6-5）

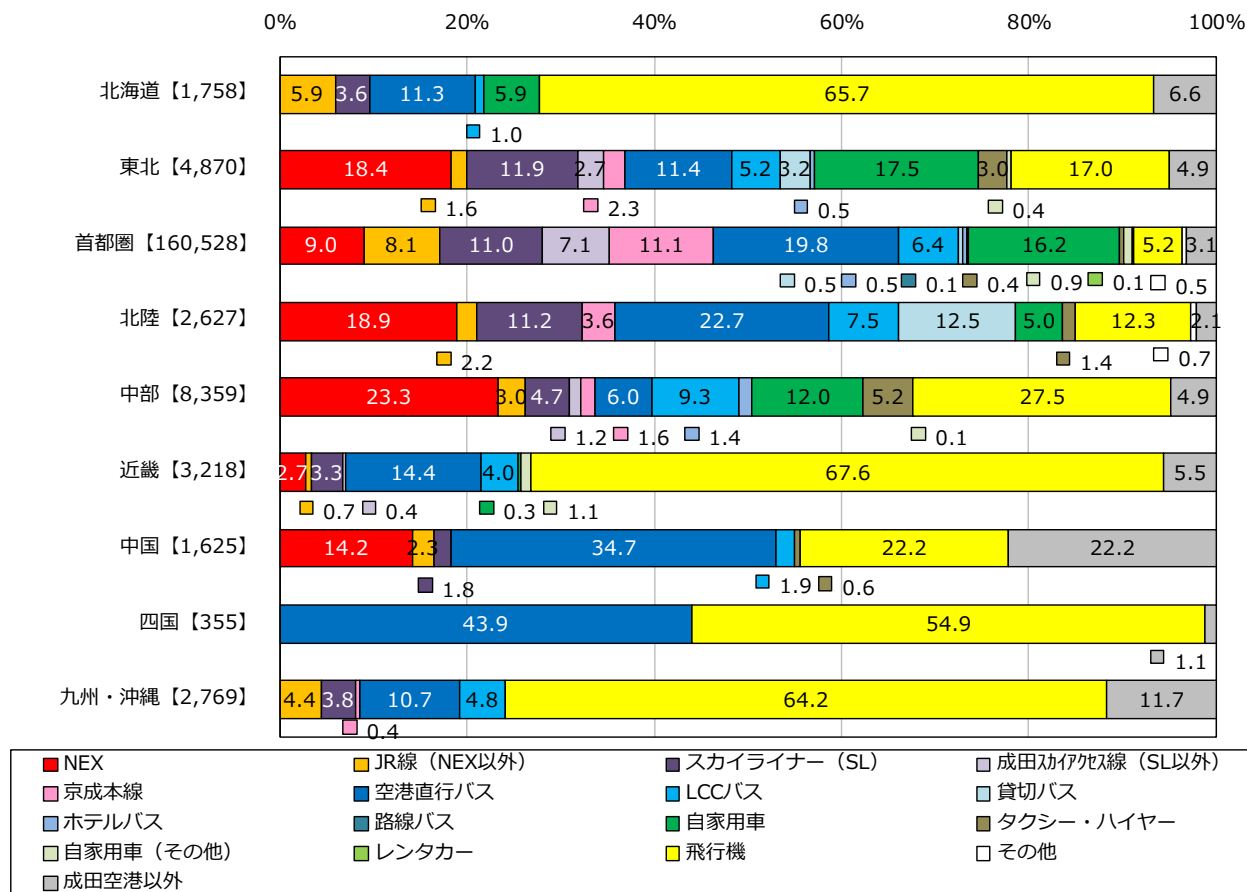


図 3-6-5 空港からの交通機関（出発地エリア別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

(2) アクセス交通機関・空港からの交通機関の比較

アクセス交通機関と空港からの交通機関を比較すると、「飛行機」の構成比がアクセスに対して3.5ポイント増加しており、最も多く変化している。また、「成田空港以外を利用」と回答したものが3.5%となっている。こうした変化は、往路と復路で経路が異なることによるものと考えられる。

また鉄道類についてみると、「JR線（NEX以外）」が1.4ポイント増加、バス類では「空港直行バス」が0.2ポイントの増加となっている。（図3-6-6）

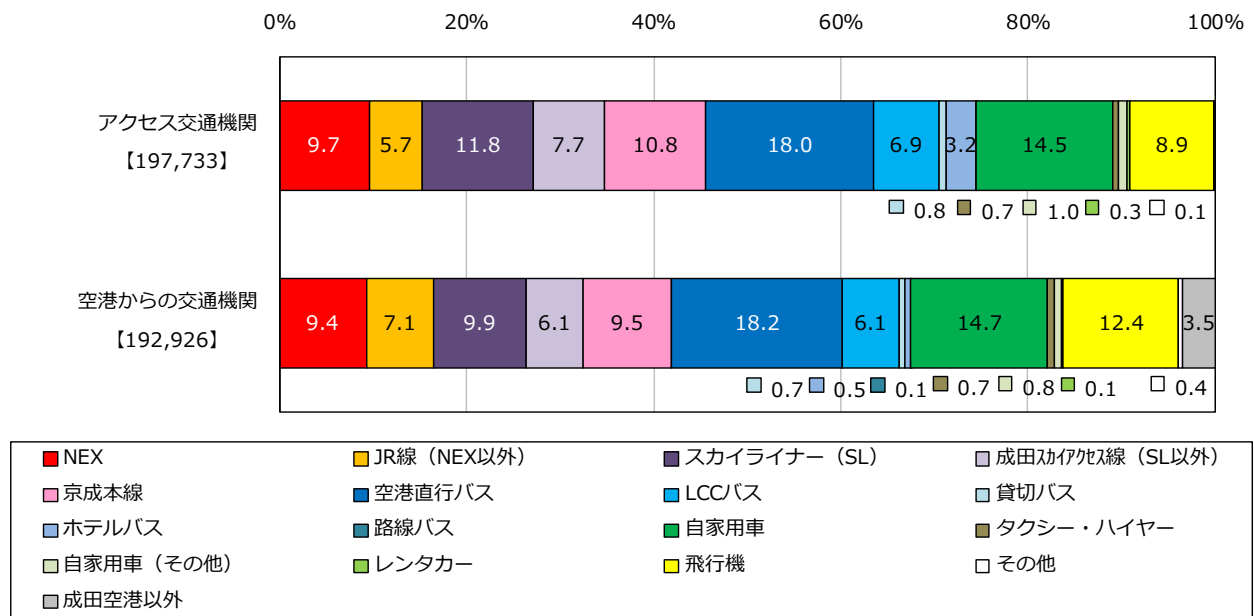


図 3-6-6 アクセス交通機関と空港からの交通機関の比較《構成比》

※【 】内：週間拡大値

アクセス交通機関に対する空港からの交通機関への変化をみると、アクセス交通機関が「鉄道」「自家用車」「その他」では、交通機関の変更をしないと回答した割合が8割以上と高くなっている。

一方、アクセス交通機関が「その他バス」では、他の交通機関への転換が比較的多くみられ、「鉄道」「その他」への転換が多くなっている。(表 3-6-1)

表 3-6-1 交通機関の変化

		空港からの交通機関							総計
		鉄道	空港直行バス	LCCバス	その他バス	自家用車	タクシー・ハイヤー	その他	
アクセス交通機関	鉄道	72,799	5,121	1,469	24	779	186	8,560	88,938
		81.9%	5.8%	1.7%	0.0%	0.9%	0.2%	9.6%	100.0%
	空港直行バス	3,088	27,196	438	165	460	47	3,268	34,662
		8.9%	78.5%	1.3%	0.5%	1.3%	0.1%	9.4%	100.0%
	LCCバス	1,052	695	9,538	0	99	0	2,064	13,448
		7.8%	5.2%	70.9%	0.0%	0.7%	0.0%	15.3%	100.0%
	その他バス	2,167	1,224	164	2,121	216	82	1,938	7,912
		27.4%	15.5%	2.1%	26.8%	2.7%	1.0%	24.5%	100.0%
	自家用車	950	402	166	0	27,665	114	608	29,905
		3.2%	1.3%	0.6%	0.0%	92.5%	0.4%	2.0%	100.0%
	タクシー・ハイヤー	218	200	0	0	0	899	55	1,372
		15.9%	14.6%	0.0%	0.0%	0.0%	65.5%	4.0%	100.0%
	その他	594	237	30	0	284	0	14,889	16,034
		3.7%	1.5%	0.2%	0.0%	1.8%	0.0%	92.9%	100.0%
総計	80,868	35,075	11,805	2,310	29,503	1,328	31,382	192,271	
	42.1%	18.2%	6.1%	1.2%	15.3%	0.7%	16.3%	100.0%	

※「その他バス」は、「貸切バス」「空港周辺ホテル」「路線バス」とする。

※「自家用車」は、「自家用車」「自家用車（その他）」とする。

※「その他」は、「レンタカー」「飛行機」「その他」「成田空港以外を利用」とする。

(3) 空港からの交通機関の選択理由

空港からの交通機関の選択理由（第1+第2）については、「速いから」の割合が最も高く、次いで「乗り換えが少ないから」となっている。

ターミナル別では、国内線利用者の方が国際線利用者より「速いから」の割合が高くなっている。また、国内線の1PTB利用者では、「速いから」と「他の交通機関は利用できないから」の割合が他に比べて高くなっている。（図3-6-7）

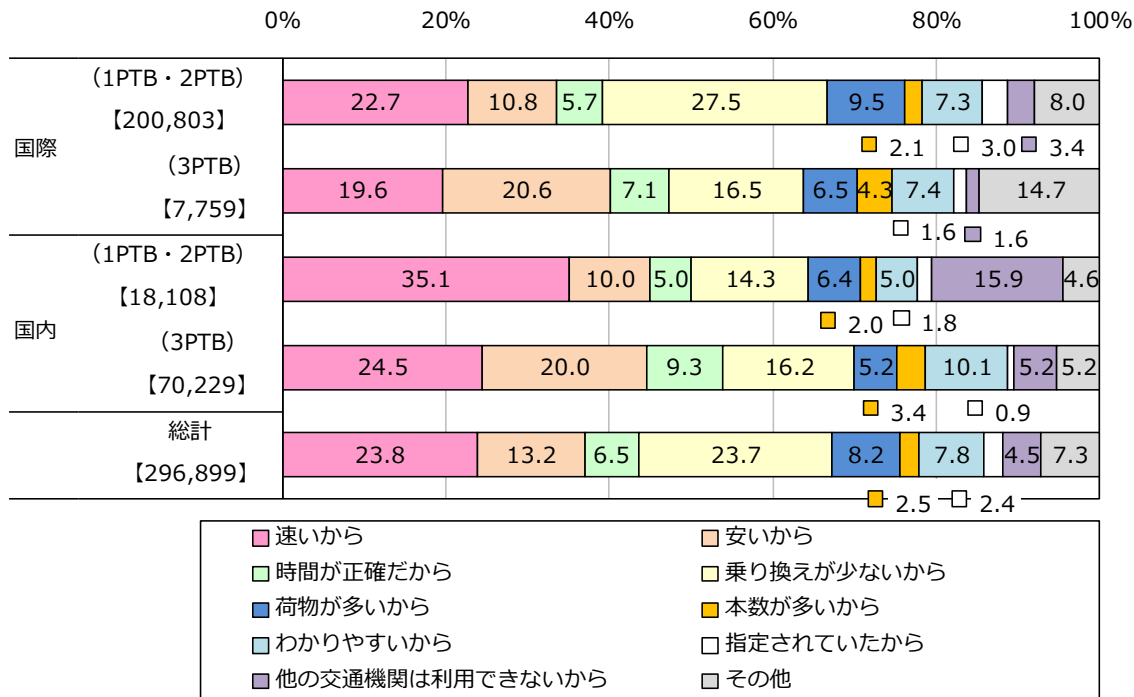


図 3-6-7 空港からの交通機関の選択理由（第1+第2の理由）（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

国際線利用者を方面別にみても、「速いから」「乗り換えが少ないから」の割合が上位を占めている。また、「速いから」の割合は「その他東南アジア」「タイ」で高く、「乗り換えが少ないから」の割合は「ヨーロッパ」「北米」で高いことがわかる。(図 3-6-8)

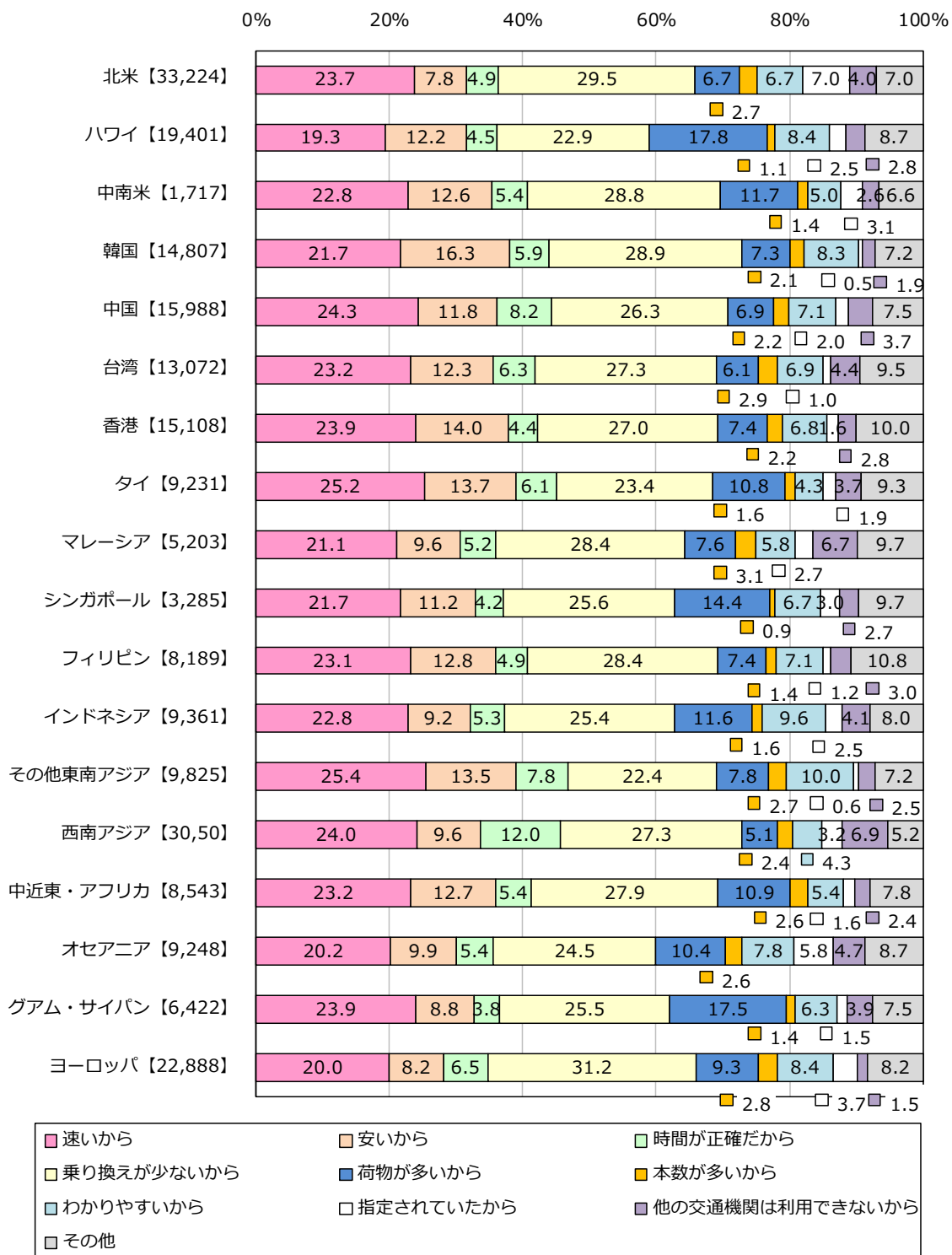


図 3-6-8 空港からの交通機関の選択理由（第 1 + 第 2 の理由）（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

空港からの交通機関別にその選択理由をみると、「速いから」の割合は「スカイライナー」「NEX」で高く、「安いから」の割合は「LCC バス」「京成本線」で高い。また、「時間が正確だから」の割合は「NEX」「JR 線（NEX 以外）」で高いなど、鉄道類で高くなっている。一方、「乗り換えが少ないから」の割合は「空港直行バス」「路線バス」で高く、「荷物が多いから」の割合は「レンタカー」「タクシー・ハイヤー」で高くなるなど、バス類、自動車類で高くなっている。「わかりやすいから」の割合は「ホテルバス」「JR 線（NEX 以外）」で高く、「指定されていたから」の割合は「貸切バス」「自家用車（その他）」で高い。また「他の交通機関は利用できないから」の割合は「ホテルバス」「飛行機」で高くなっている。（図 3-6-9）

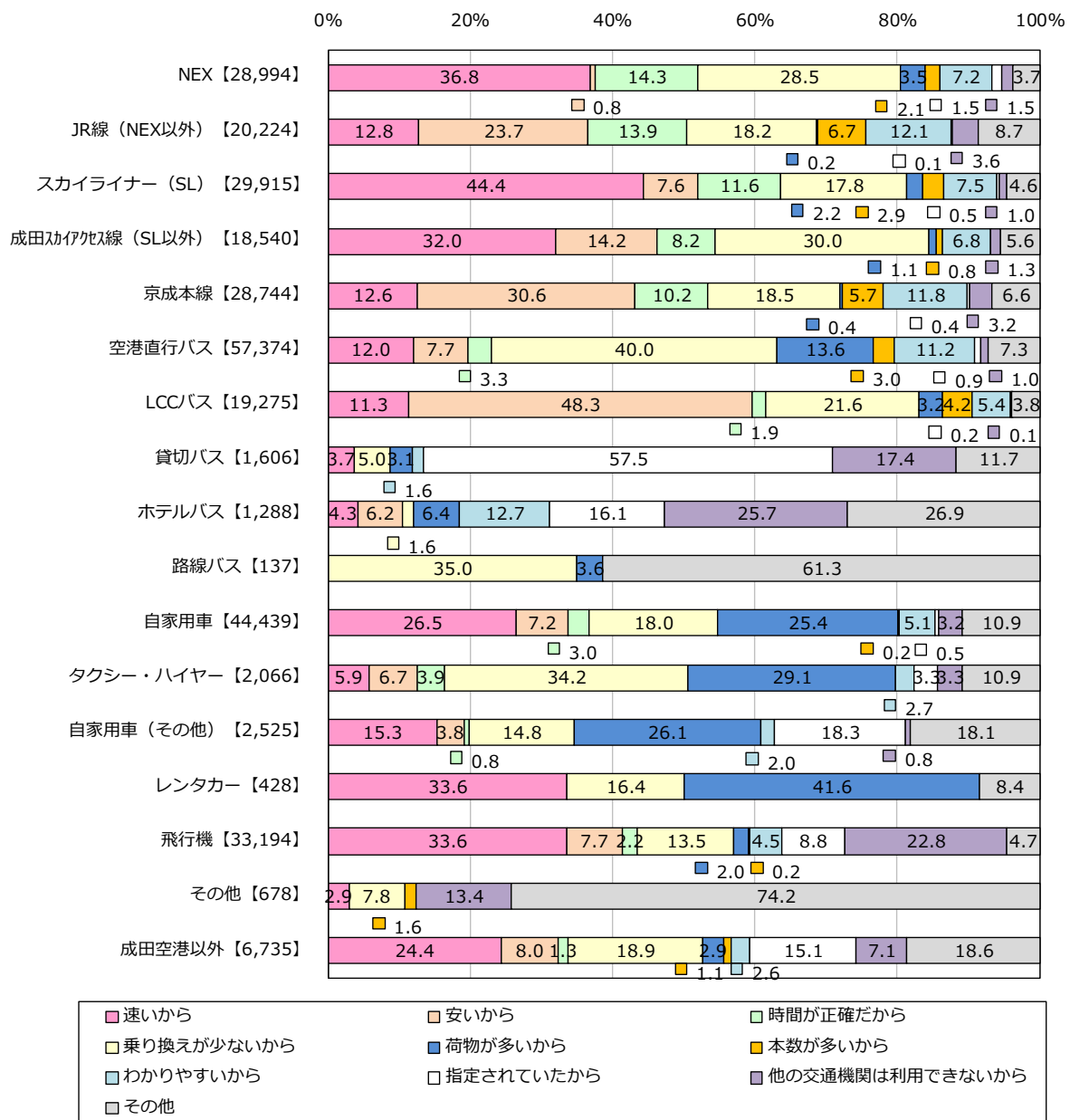


図 3-6-9 空港からの交通機関の選択理由（第 1 + 第 2 の理由）（空港からの交通機関別）《構成比》

※ 【 】内：週間拡大値

空港からの交通機関の選択理由における「その他」の具体的内容については、「便利・楽だから、自由がきく、快適」が6,212人と最も多く、次いで「駅・停留所・空港が近い、アクセスがよい」の5,664人、「交通手段が限定される、希望する手段が使えないから（到着便が早朝・深夜等）」の957人などとなっている。（表 3-6-2）

表 3-6-2 空港からの交通機関の選択理由（その他）の回答

空港からの交通機関の選択理由（その他）	週間拡大値	構成比
便利・楽だから、自由がきく、快適	6,212	28.7%
駅・停留所・空港が近い、アクセスがよい	5,664	26.2%
交通手段が限定される、希望する手段が使えないから（到着便が早朝・深夜等）	957	4.4%
子供がいるため	735	3.4%
行きと同じ交通機関	662	3.1%
迎えが来るから	637	2.9%
他の交通機関だと不便だから	610	2.8%
無料・割引がある、パッケージされていた	531	2.5%
未定	471	2.2%
座れる	458	2.1%
同行者と一緒にしたため	439	2.0%
成田に戻らない	420	1.9%
慣れているから	416	1.9%
時間が合うから	409	1.9%
仕事の都合で	387	1.8%
乗り継ぎが良い	382	1.8%
自分の都合で	365	1.7%
旅行会社指定（ツアー等）	341	1.6%
時間に余裕があるから	277	1.3%
乗換案内サービスで検索結果が出たので	174	0.8%
途中下車をするので	124	0.6%
特に理由は無い	94	0.4%
帰りは疲れているから	91	0.4%
利用予定の交通機関が好きなので	74	0.3%
友人・家族のすすめ	60	0.3%
成田周辺に宿泊	31	0.1%
渋滞がないから	19	0.1%
wifiがあるから	18	0.1%
記載無し	578	2.7%
合計	21,636	100.0%

3-7 空港からの交通機関（アンケート調査時に帰宅途中の人対象）

(1) 往路における成田空港からの交通機関

往路における成田空港からの交通機関についてたずねた結果についてみると、「NEX」が33,491人（17.0%）で最も多く、次いで「空港直行バス」の33,079人（16.8%）となっている（図3-7-1、図3-7-2）。日本人、外国人別にみると、日本人では「飛行機」の割合が最も高く、次いで「LCCバス」となっている。一方、外国人では「NEX」の割合が最も高く、次いで「空港直行バス」となっている（図3-7-2）。

また、「その他」の内訳についてみると、「徒歩」が141人、「覚えていない」が50人、「記載無し」が162人となっている。

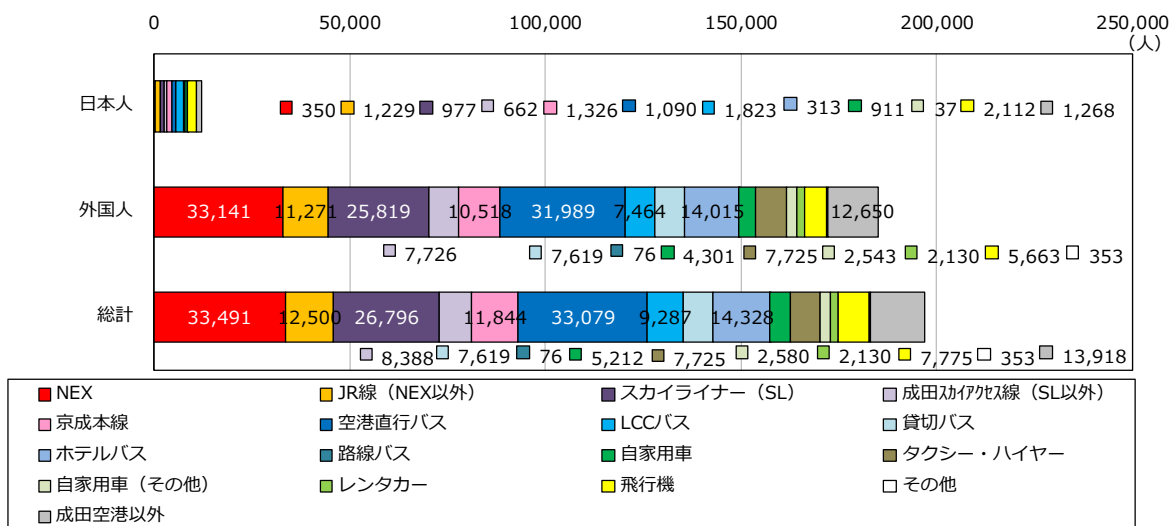


図 3-7-1 往路における空港からの交通機関（日本人／外国人別）《週間拡大値》

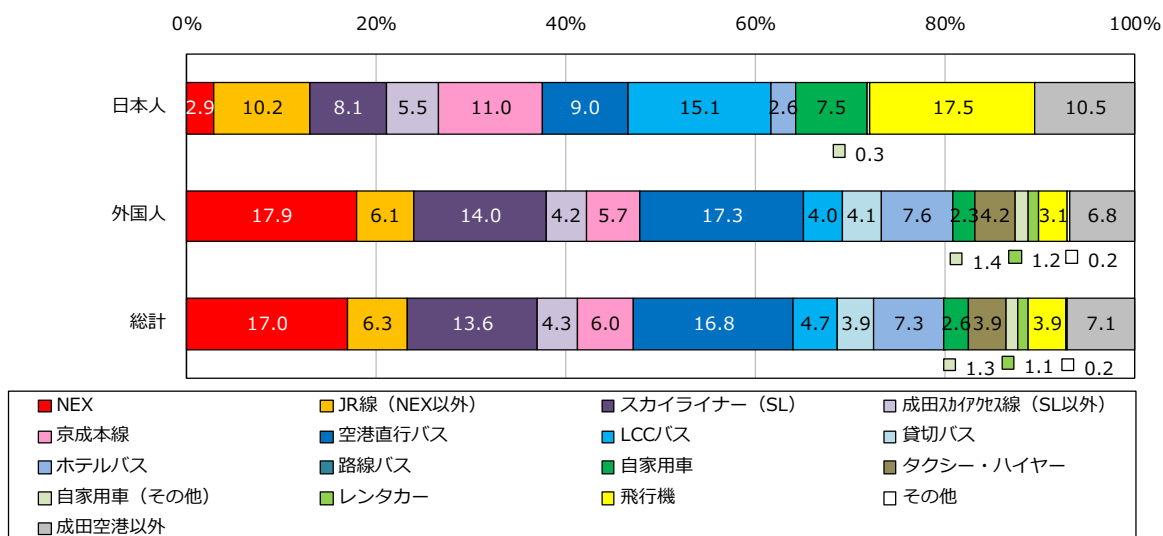


図 3-7-2 往路における空港からの交通機関（日本人／外国人別）《構成比》



ターミナル別にみると、国際線の 1PTB・2PTB 利用者では「NEX」の割合が最も高く、次いで「空港直行バス」となっている。3PTB 利用者では「空港直行バス」の割合が最も高く、次いで「スカイライナー」となっている。

一方、国内線利用者の 1PTB・2PTB では「飛行機」の割合が最も高く、次いで「JR 線（NEX 以外）」が高い。また、3PTB では「ホテルバス」「スカイライナー」の順に割合が高くなっている。（図 3-7-3）

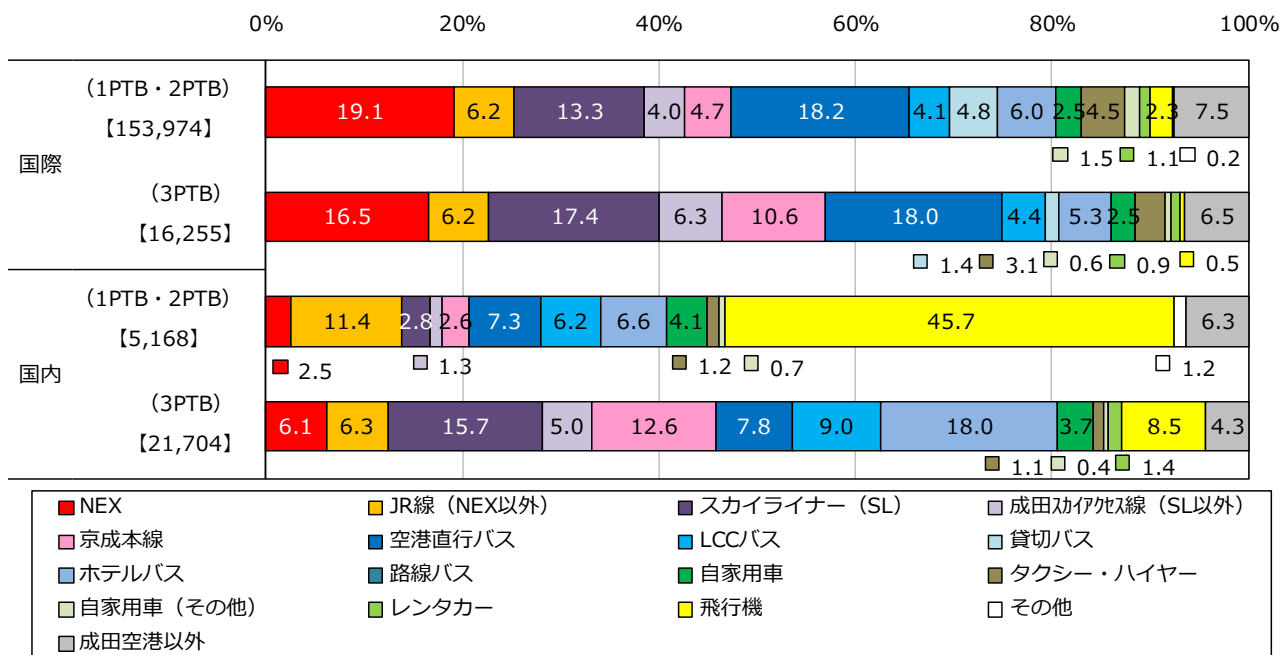


図 3-7-3 往路における空港からの交通機関（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

国際線利用者を方面別にみると、鉄道類の利用率は「台湾」「オセアニア」で高く、バス類の利用率は「その他東南アジア」「西南アジア」で高くなっている。自動車類の利用率は「フィリピン」「中国」で高く、飛行機・その他の利用率は「シンガポール」「インドネシア」で高くなっている。  
(図 3-7-4)

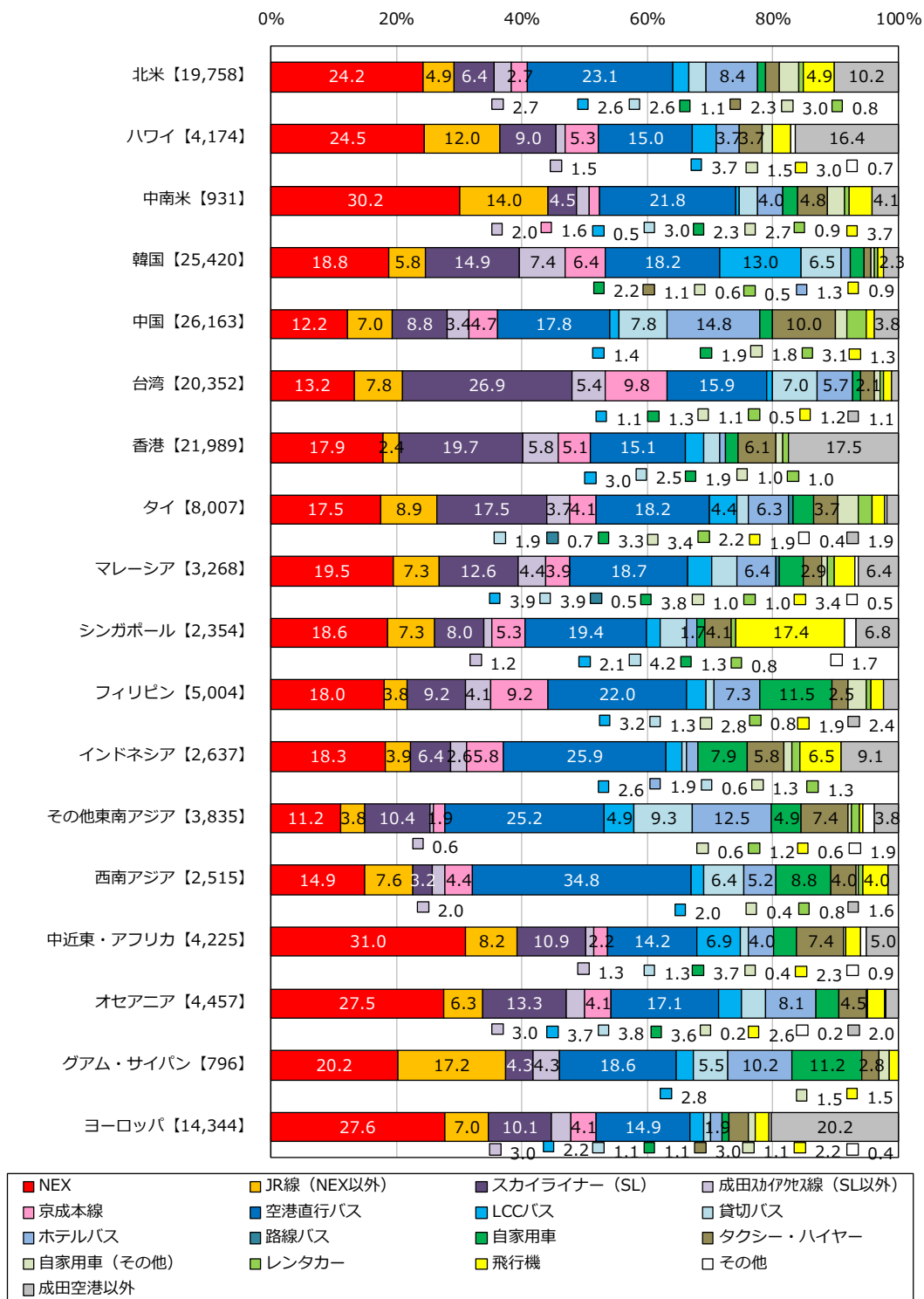


図 3-7-4 往路における空港からの交通機関 (方面別) 《構成比》

※【 】内：週間拡大値

(2) 往路における空港からの目的地

往路における空港からの目的地については、「ホテル・旅館」の割合が75.1%と最も高く、次いで「その他」の11.0%となっている。日本人、外国人別にみると、日本人では「自宅」「その他」の割合が外国人より高くなっている。(図3-7-5)

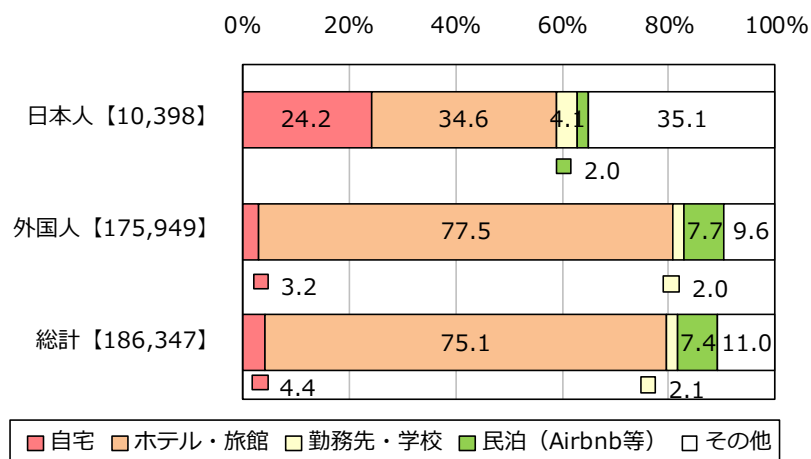


図3-7-5 往路における空港からの目的地（日本人／外国人別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

ターミナル別にみると、1PTB・2PTB 国内線利用者では「その他」の割合が47.3%と最も高いが、それ以外では「ホテル・旅館」の割合が最も高くなっている。(図3-7-6)

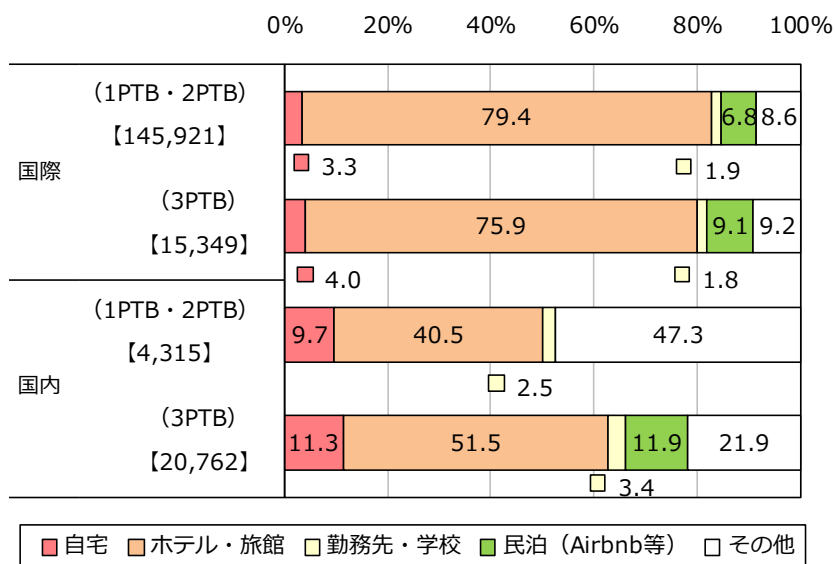


図3-7-6 往路における空港からの目的地（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

国際線利用者を方面別にみると、「ホテル・旅館」の割合は「香港」「台湾」方面で高くなっている。また「民泊（Airbnb等）」の割合は「中南米」「韓国」方面で高くなっている。（図3-7-7）

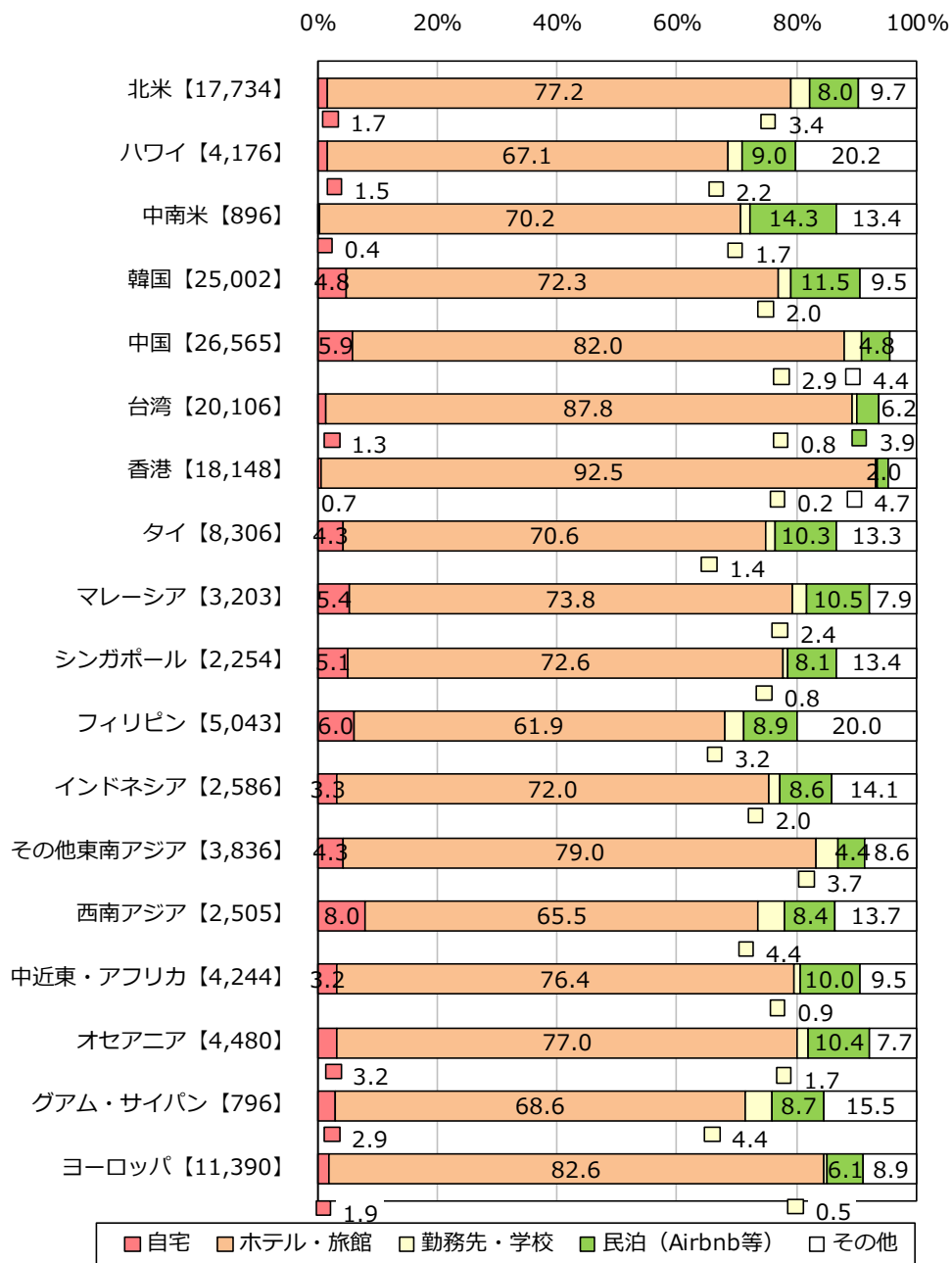


図 3-7-7 往路における空港からの目的地（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

空港からの目的地で「その他」の具体的な内容についてみると、日本人では「親族・友人・知人宅」の2,038人が最も多く、次いで「娯楽施設」の393人となっている（表3-7-1）。

一方、外国人では「親族・友人・知人宅」の6,256人が最も多く、次いで「空港」の1,511人となっている（表3-7-2）。

表 3-7-1 往路における空港からの目的地（その他）の日本人の回答

目的地（その他）	週間拡大値	構成比
親族・友人・知人宅	2,038	54.5%
娯楽施設	393	10.5%
飲食店	247	6.6%
駅	221	5.9%
会社	140	3.7%
病院	104	2.8%
観光地	57	1.5%
記載無し	539	14.4%
合計	3,739	100.0%

表 3-7-2 往路における空港からの目的地（その他）の外国人の回答

目的地（その他）	週間拡大値	構成比
親族・友人・知人宅	6,256	37.1%
空港	1,511	9.0%
観光地・公園	969	5.8%
娯楽施設	414	2.5%
飲食店・店舗	369	2.2%
駅	279	1.7%
合宿所、寮	188	1.1%
会議場・イベント会場	104	0.6%
基地	86	0.5%
病院	85	0.5%
成田市役所	68	0.4%
船	51	0.3%
レンタルハウス	34	0.2%
JICA	29	0.2%
学校	27	0.2%
記載無し	6,378	37.9%
合計	16,848	100.0%

(3) 往路における空港からの交通機関の選択理由（外国人のみ）

空港からの交通機関の選択理由（第1+第2）について外国人にたずねた結果では、「速いから」の割合が最も高く、次いで「わかりやすいから」となっている。ターミナル別では、国際線利用者より国内線利用者の方が「速いから」の割合が高くなっている。（図3-7-8）

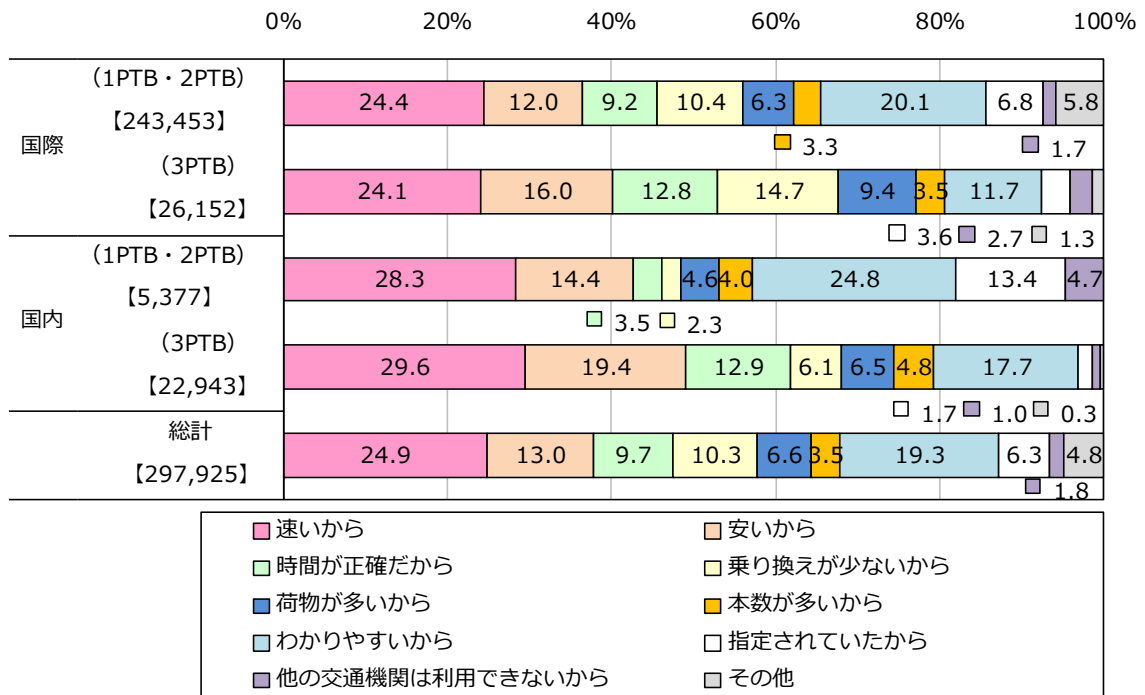


図 3-7-8 往路の空港からの交通機関の選択理由（第1+第2）（国際/国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

### 3. 出発旅客アンケート調査

国際線利用者を方面別にみても、「速いから」「わかりやすいから」の割合が上位となっている。「速いから」の割合は「中近東・アフリカ」「台湾」で高く、「わかりやすいから」の割合は「ヨーロッパ」「北米」で高くなっている。(図3-7-9)

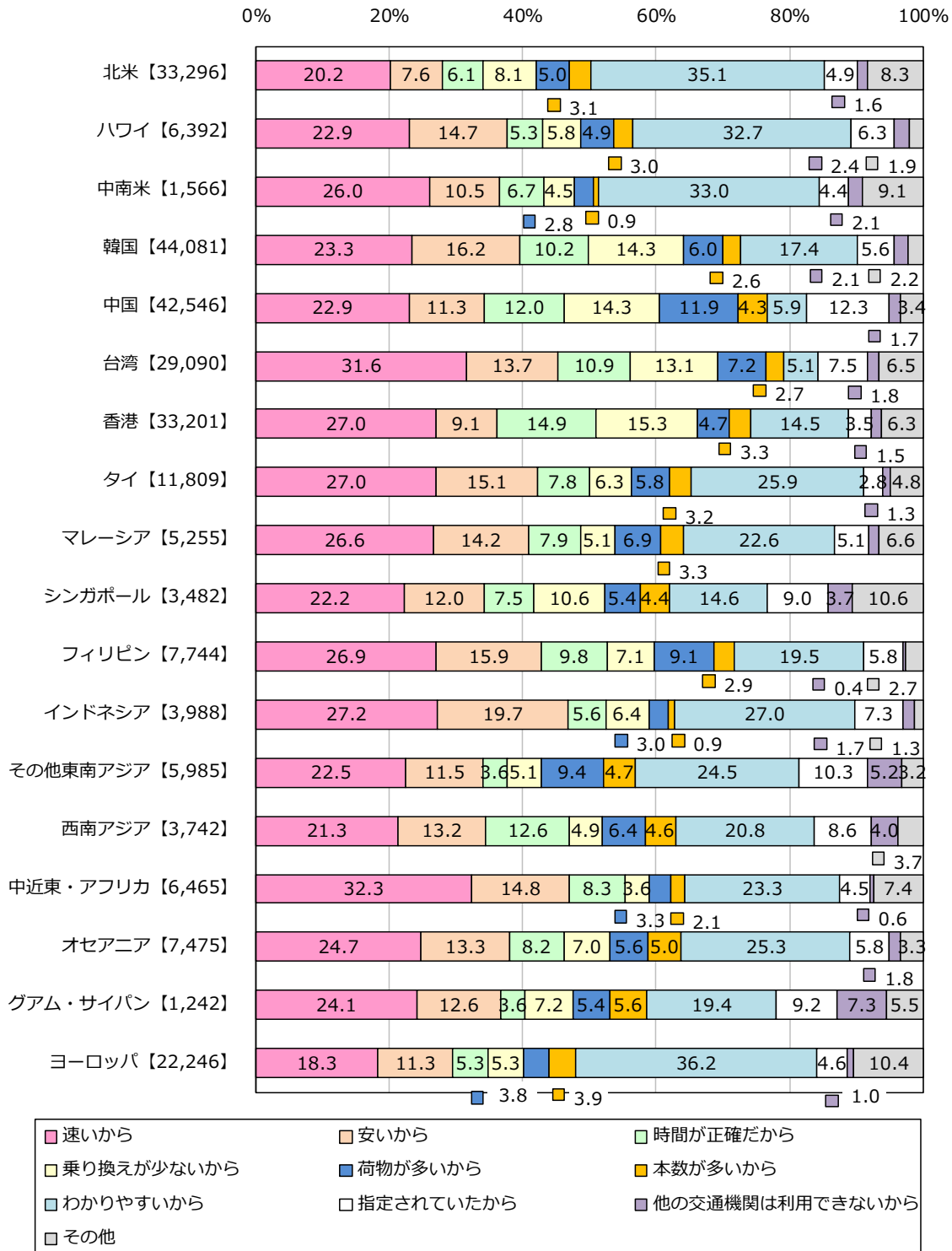


図3-7-9 往路の空港からの交通機関の選択理由（第1+第2）（方面別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

空港からの交通機関別にみると、「速いから」の割合は「スカイライナー」「NEX」で高く、「安いから」の割合は「京成本線」「LCCバス」で高い。また、「わかりやすいから」の割合は「路線バス」「自家用車」で高く、「指定されていたから」の割合は「貸切バス」「自家用車（その他）」で高くなっている。（図 3-7-10）

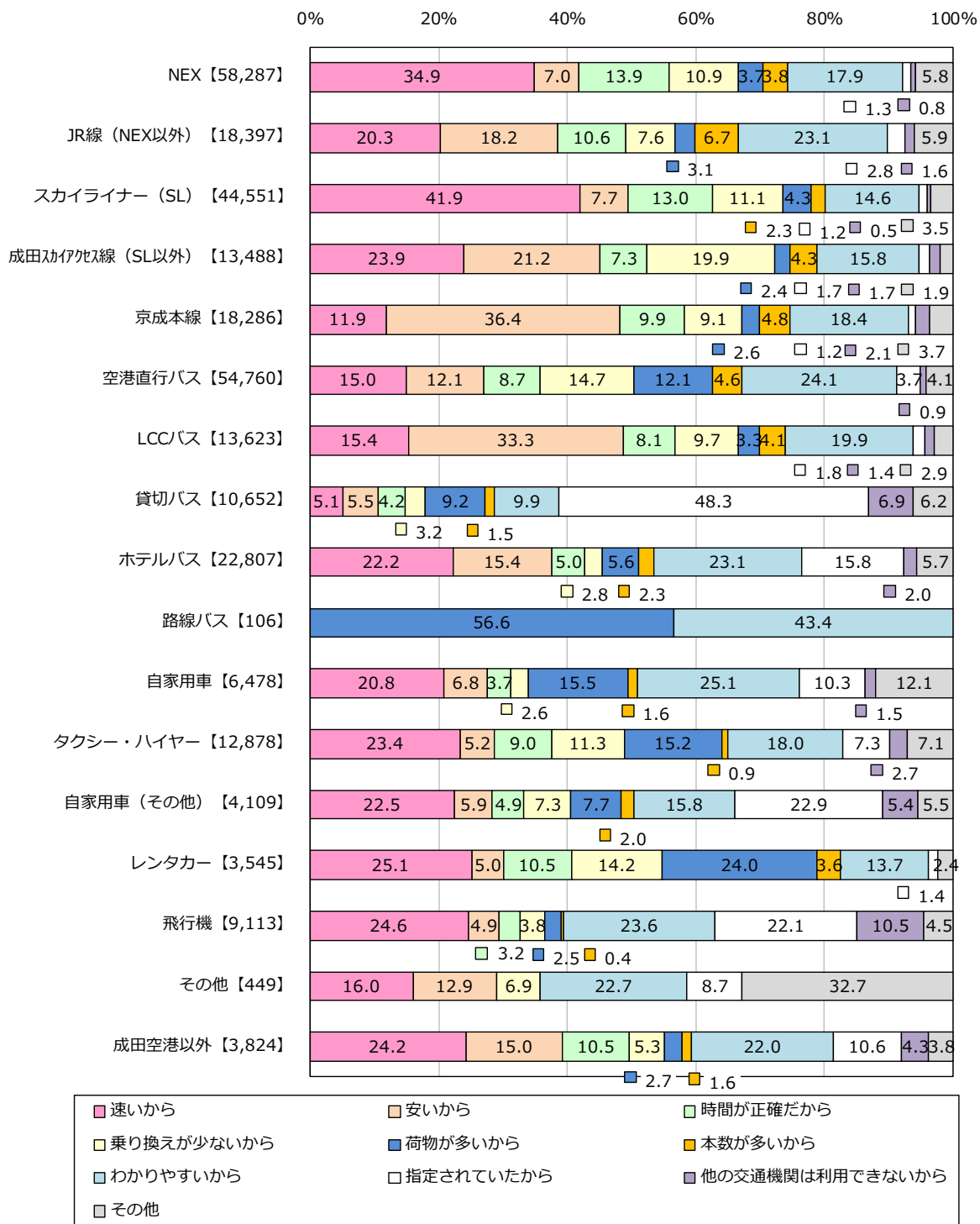


図 3-7-10 往路の空港からの交通機関の選択理由（第 1 + 第 2）（空港からの交通機関別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値



