2024 年度
成田国際空港アクセス交通等実態調査
報　　告　　書

2025 年 1 月

NARITA AIRPORT
成田国際空港株式会社

« 目 次 »

1．調査概要 ……1

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

2．入港車両カウント調査 ……9

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

３．出発旅客アンケート調査 ……27

３－１　アンケートの回収結果…… 27

（１）総回収票数 ……27

（２）日本人、外国人、方面別の回収票数……28

３－２　拡大係数の検討 …… 29

（１）拡大方針 ……29

（２）拡大母数の推計……31

（３）拡大係数の算定……33

（４）日本人、外国人、方面別の週間拡大値……38

３－３　回答者の属性…… 39

（１）日本人・外国人の構成 ……39

（２）性別……42

（３）年齢階層 ……46

（４）職業……50

３－４　回答者の旅行特性 …… 53

（１）旅行目的 ……53

（２）日本での滞在日数（外国人のみ） ……59

（３）空港到着時刻……60

（４）出発地……66

（５）出発地の所在地……70

（６）成田空港までの平均所要時間 ……76

３－５　アクセス交通機関 …… 78

（１）アクセス交通機関……78

（２）アクセス交通機関の選択理由 …… 102

（３）アクセス交通機関の満足状況 …… 107

（４）アクセス交通機関の満足・不満の理由…… 110

（５）特急（NEX、SL）を利用しなかった理由…… 123

（６）鉄道利用者の利用状況 …… 127

（７）バス利用者の利用状況 …… 132

（８）車利用者の利用状況 …… 139

３－６　空港からの交通機関（帰宅時の予定：日本人のみ）…… 149
（１）空港からの交通機関（日本人のみ）…… 149
（２）アクセス交通機関・空港からの交通機関の比較（日本人のみ）…… 153
（３）空港からの交通機関の選択理由（日本人のみ）…… 155
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）…… 159
（１）往路における成田空港からの交通機関…… 159
（２）往路における空港からの目的地 …… 162
（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）…… 165

～ 参 考 資 料 ～

参考資料１：アクセス交通のサービス状況…… 169

１．鉄道 ……169

（１）JR 線…… 169

（２）京成線…… 170

２．バス ……172

（１）空港直行バス…… 172

（２）地域路線バス…… 176

３．その他の交通機関……177

（１）一般タクシー…… 177

（２）定額運賃タクシー …… 177

（３）ライドシェア…… 178

４．主要出発駅からのアクセス交通機関別サービス状況 ……179

（１）東京都…… 179

（２）千葉県…… 181

（３）神奈川県 …… 183

（４）埼玉県…… 185

（５）茨城県…… 187

（６）栃木県、群馬県、山梨県…… 188

参考資料２：外国人向けのアクセス交通サービス状況 …… 191

１．鉄道 ……191

１－１　JR 線 ……191

（１）「N’EX TOKYO Round Trip Ticket」について…… 194

（２）「JR EAST PASS（東北エリア）」について…… 197

（３）「JR EAST PASS(長野・新潟エリア)」について …… 197

（４）「JR TOKYO Wide Pass」について…… 202

（５）「東京・大阪『北陸アーチパス』」について …… 205

（６）「JR-East-South Hokkaido Rail Pass」について…… 208

（７）「JR-Tohoku-South Hokkaido Rail Pass」について…… 211

（８）「JAPAN RAIL PASS」について…… 214

（9）特別企画乗車券「【ジャパン・レール・パス専用】のぞみ・みずほ利用券」について 220
（10）インターネット予約サービス「JR-EAST Train Reservation」について …… 221
1－2　京成線 ……222
（1）「Skyliner e-ticket」について …… 222
（2）「Keisei GRAB ＆ GO」について …… 223
（3）「KEISEI SKYLINER & TEITO TAXI」について…… 224
（4）「Keisei Skyliner & Tokyo Subway Ticket」について …… 226
（5）「Hands-Free Travel with Skyliner」について …… 227
2．バス ……228
2－1　空港直行バス……228
（1）「Limousine & Subway Pass」について…… 228
（2）「東京シャトル&サブウェイパス」について…… 229
（3）「Welcome to Tokyo Limousine Bus Return Voucher」について…… 230
（4）「Welcome to Tokyo Limousine Bus Multi Voucher」について …… 230
3．鉄道・バス共通 －「Greater Tokyo Pass」について ……231

参考資料3：アンケート調査票…… 233
（1）出発旅客アンケート調査票（日本語） …… 233
（2）出発旅客アンケート調査票（英語） …… 237
（3）出発旅客アンケート調査票（中国語・繁体字） …… 241
（4）出発旅客アンケート調査票（中国語・簡体字） …… 245
（5）出発旅客アンケート調査票（韓国語） …… 249

参考資料4：アクセス交通実態調査集計結果…… 253

参考資料5：アンケート調査の単純集計結果…… 261
1．出発旅客アンケート調査 ……261
（1）属性…… 261
（2）設問…… 263

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　：2024 年 7 月 5 日（金）　0：00～24:00

■　出発旅客アンケート調査：2024 年 7 月 5 日（金）～12 日（金）

※7 月 12 日は予備日

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。

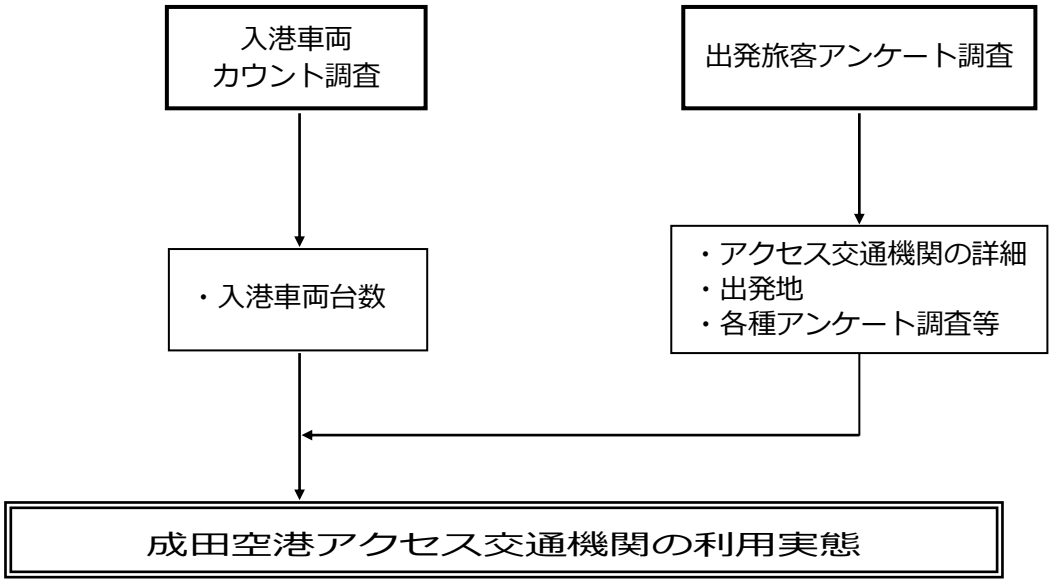


図 1-3-1　調査の体系

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

気象状況 / 調査実施日	最高気温（℃）	最低気温（℃）	午前 8 時の気温（℃）	午前 8 時の風速[注 1)]（kt）	天　気[注 2)]
2018. 7.　6（前回調査）	26.7	18.0	25.1	5	雨時々曇り
2018. 7.　7（前回調査）	30.8	18.9	26.3	9	曇り
2018. 7.　8（前回調査）	31.2	22.5	28.1	8	曇りのち晴れ
2018. 7.　9（前回調査）	30.4	23.7	25.3	13	曇りのち晴れ
2018. 7. 10（前回調査）	31.7	23.2	28.2	7	晴れ
2018. 7. 11（前回調査）	32.5	22.8	27.4	5	曇り
2018. 7. 12（前回調査）	29.1	23.3	26.3	3	曇りのち晴れ
2018. 7. 13（前回調査予備日）	32.1	23.5	28.1	5	曇り
2024. 7.　5	33.1	23.8	26.9	5	晴れ
2024. 7.　6	32.7	23.8	27.6	3	曇りのち雨
2024. 7.　7	35.3	22.4	27.2	4	曇りのち晴れ
2024. 7.　8	34.4	24.0	30.6	4	晴れ
2024. 7.　9	34.6	24.3	30.7	7	曇り
2024. 7. 10	33.2	24.0	28.6	7	晴れのち曇り
2024. 7. 11	29.8	23.6	28.0	15	曇り
2024. 7. 12（予備日）	26.8	22.0	24.3	5	雨

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「tenki.jp」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 ｶｳﾝﾄ調査	出発旅客 ｱﾝｹｰﾄ調査
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・ＮＡＡ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	0:00～24:00	○	－
⑧第 1PTB 出発ロビー	出発ロビー	7:30～21:00	－	○
⑨第 2PTB 出発ロビー	出発ロビー	7:30～22:00	－	○
⑩第 3PTB 出発ロビー	出発ロビー	7:30～21:00	－	○

※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。

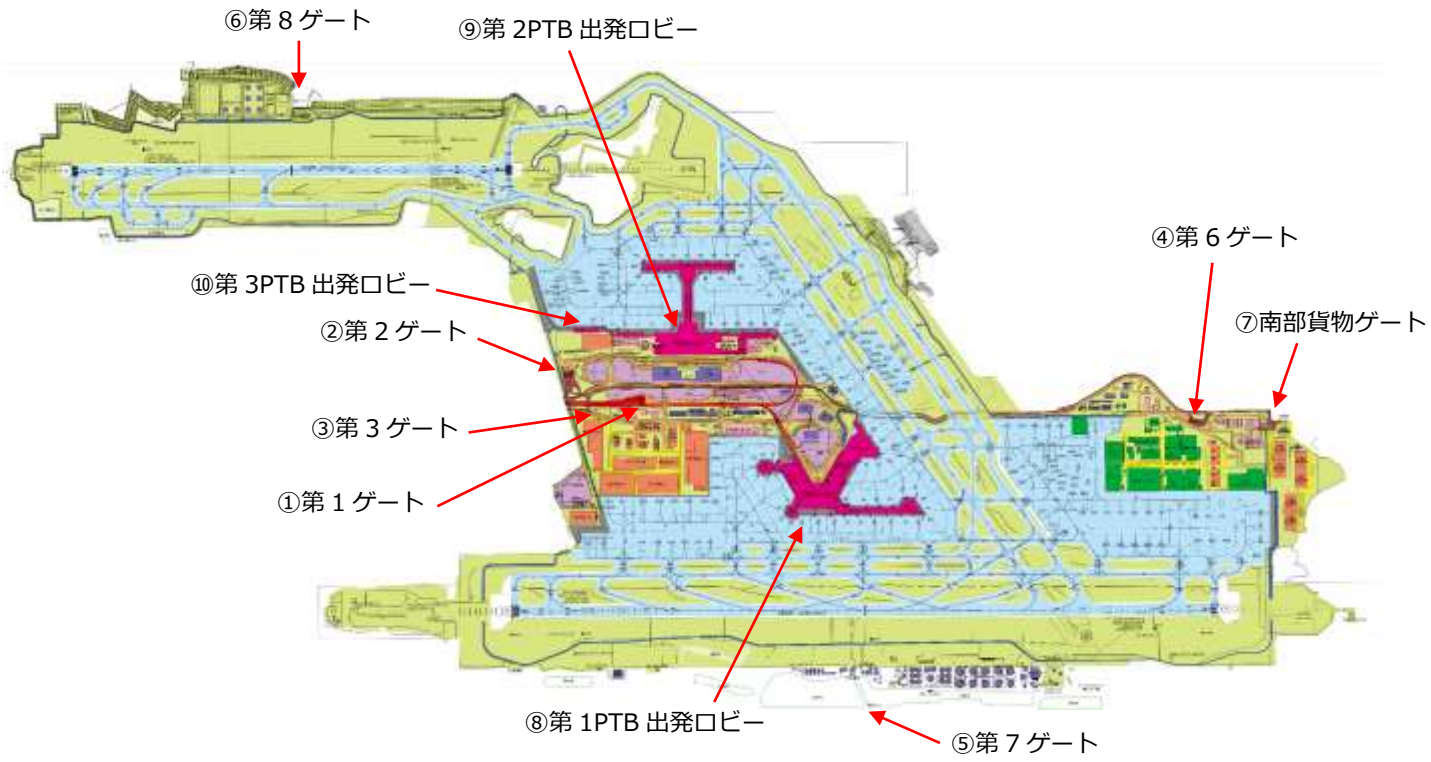


図 1-5-1　調査地点位置図

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ナンバープレートによって識別し、その区分は表 1-6-2 の通り全 15 の車種区分に分類した。なお、前回調査と同様に、乗用車を 2 区分（①自家用・その他、⑤駐車場送迎)、大型バスを 2 区分（⑫ホテル、⑩その他)、マイクロバスを 3 区分（⑬ホテル、⑥駐車場送迎、⑪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格安空港直行バス	ナンバー2（TYO-NRT、成田シャトルバス等）
	⑨地域路線バス	ナンバー2（近隣の路線バス）
貸切・団体バス	⑩大型バス（その他）	ナンバー2（貸切バス）
	⑪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	⑫大型バス（ホテル）	ナンバー2（近隣ホテルからの送迎車）
	⑬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	⑭二輪車	バイク・自転車
ターミナル連絡バス	⑮ターミナル連絡バス	ナンバー2（ターミナル連絡バス）

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、ヨーロッパ）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	140	290	170	110	150	130	100	150	220	90
外国人	320	110	170	920	810	870	870	300	160	330
合計	460	400	340	1,030	960	1,000	970	450	380	420

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	280	140	200	230	220	260	270	230	3,380
外国人	630	280	230	160	120	690	100	210	7,280
合計	910	420	430	390	340	950	370	440	10,660

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 外国人	473	475	948

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

アンケート調査設問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	ＪＲ線	上記設問項目 1 以外のＪＲ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	ＬＣＢ（低価格高速バス）	エアポートバス東京・成田（TYO-NRT）、成田シャトル池袋線、川口駅・赤羽駅～成田空港線、豊洲成田線
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	地域路線バス	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、商用車、親族・知人の車
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。

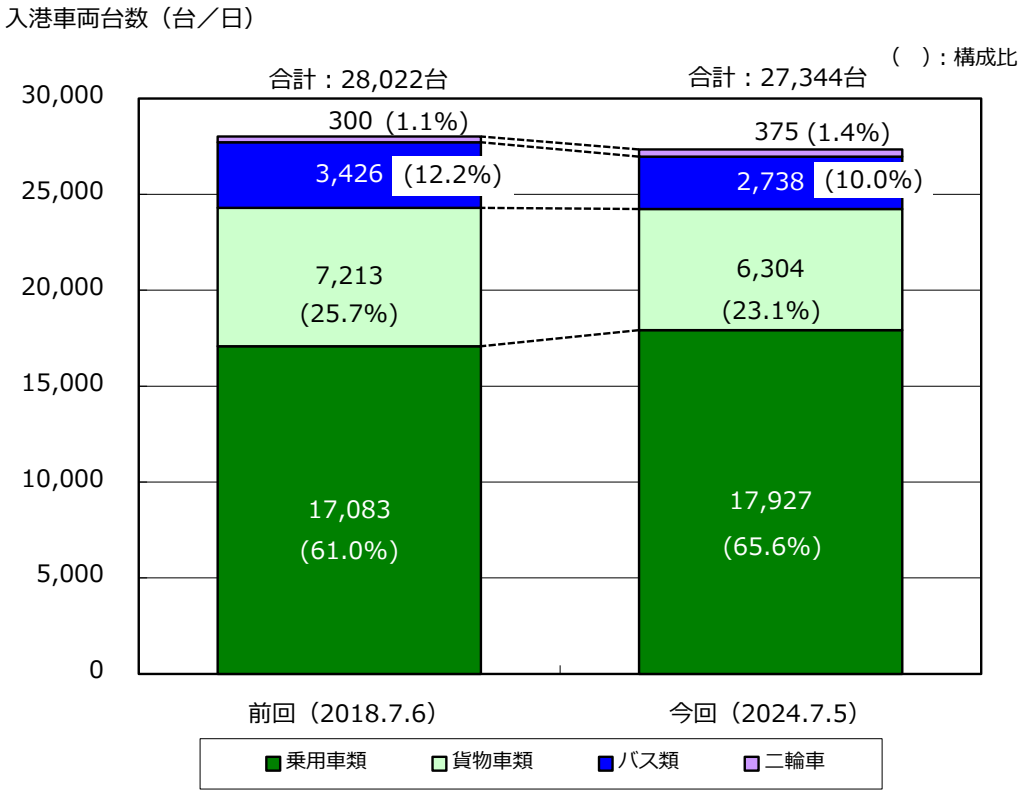
２．入港車両カウント調査

以下の入港車両カウント調査において、南部貨物ゲートの観測時間が前回調査では 7:00-23:00 であったが、今回調査では 0:00-24:00 となっており、その点を留意されたい。

２－１　全体の入港車両台数

（１）全体の入港車両台数

2024 年 7 月 5 日（金）の成田空港への入港車両台数は、全体で 27,344 台となっており、このうち乗用車類が最も多く 65.6%、貨物車類が 23.1%、バス類が 10.0%、二輪車が 1.4%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 2.4%減少している。車種別にみると、乗用車類が 4.9%の増加、二輪車が 25.0%の増加となっている。二輪車に関しては前回調査が雨天であったため二輪車の利用が少なかったと考えられる。それ以外の車種では、貨物車類が 12.6%減少し、バス類が 20.1%の減少となっている。（図 2-1-1）



※　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 15,634 台と最も多く、全体の 57.2%を占めている。次いで貨物車が 6,304 台（構成比：23.1%）、タクシー・ハイヤーが 2,293 台（同：8.4%）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、タクシー・ハイヤー、ターミナル連絡バス、二輪車は増加しており、それ以外は減少となっている。増加した車種のうち、タクシー・ハイヤーは 55.8%の増加、ターミナル連絡バスは 23.8%の増加、二輪車は 25.0%の増加となっている。（図 2-1-2）

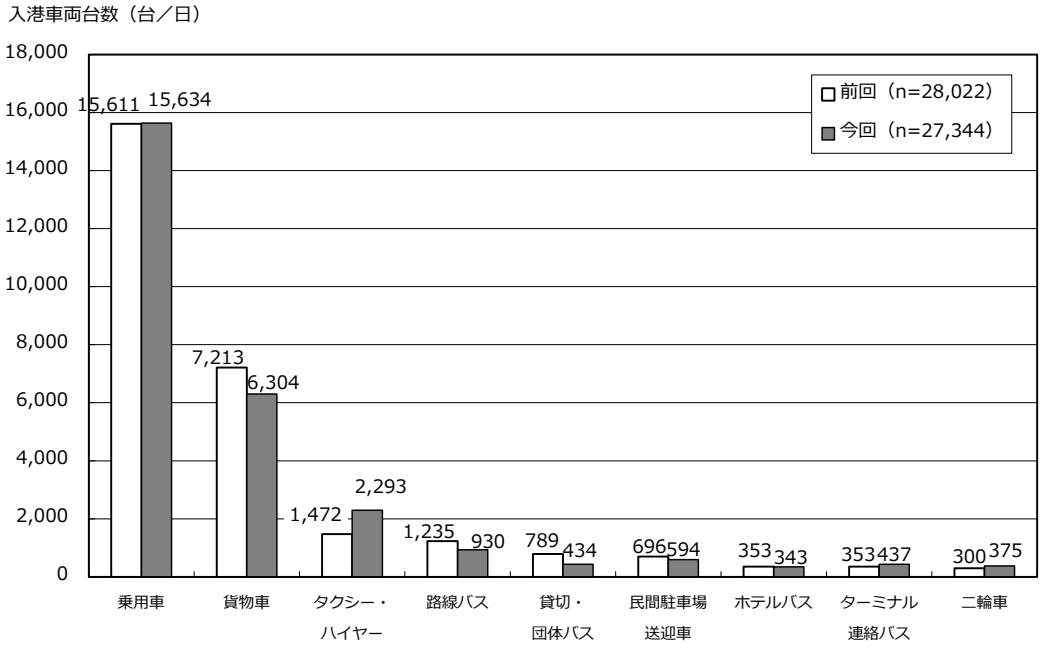


図 2-1-2　車種別入港車両台数

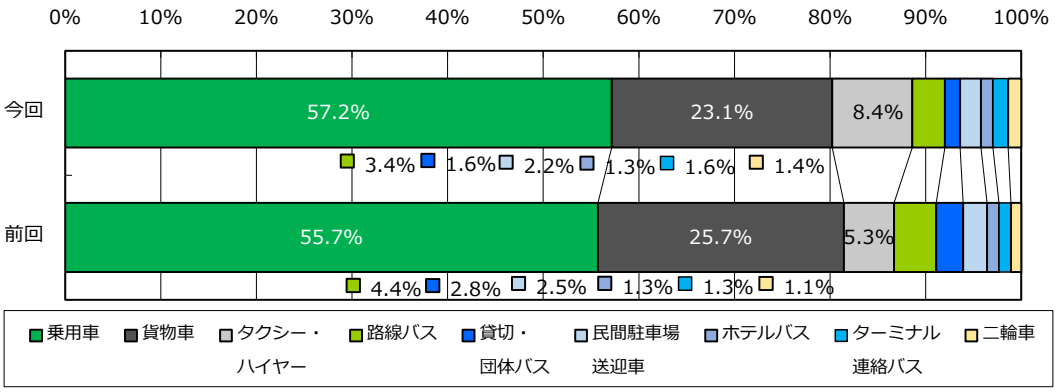


図 2-1-3　車種別入港車両台数構成比

※　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 16,459 台であり、入港車両台数の 60.2%を占めている。次いで第 6 ゲートが 6,070 台（構成比：22.2%）、第 1 ゲートが 3,631 台（同：13.3%）となっている。

前回調査と比較して、第 1 ゲートが 403 台の増加（12.5%増）、第 7 ゲートが 7 台（3.0%増）、南部貨物ゲートが 194 台の増加（37.0%増）※となっている。（図 2-2-1、図 2-2-2）

※南部貨物ゲートは前回調査で 7:00-23:00 の観測となっており、今回調査での 7:00-23:00 の入港車両台数は 592 台で 67 台の増加（12.8%増）となる。

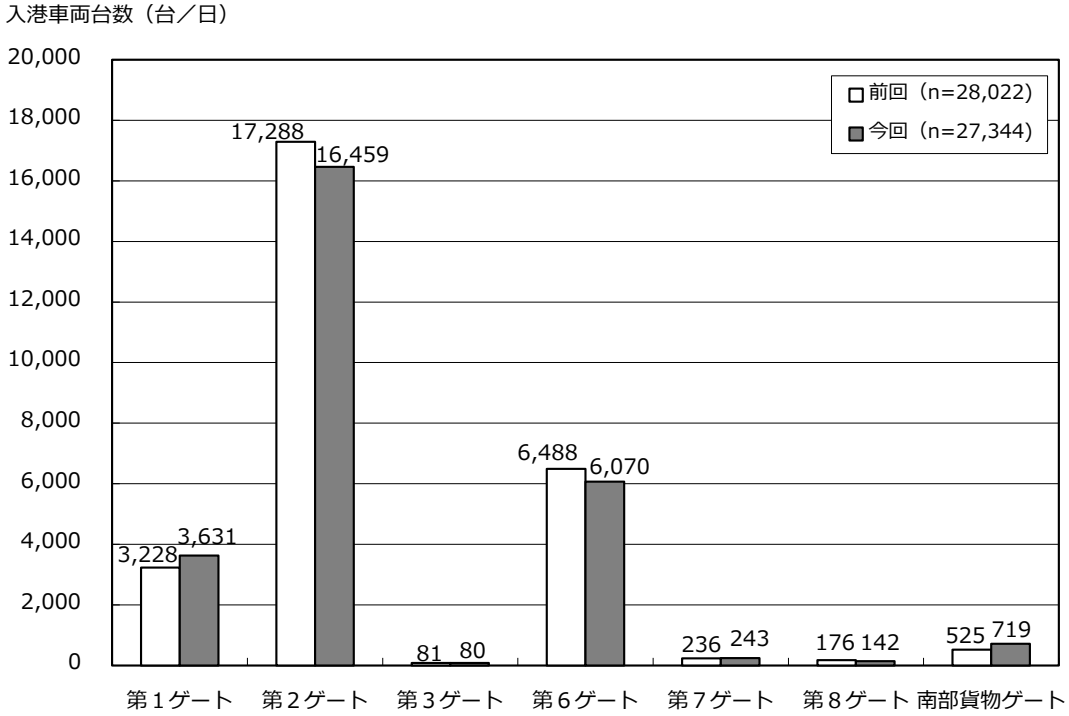


図 2-2-1　地点別入港車両台数

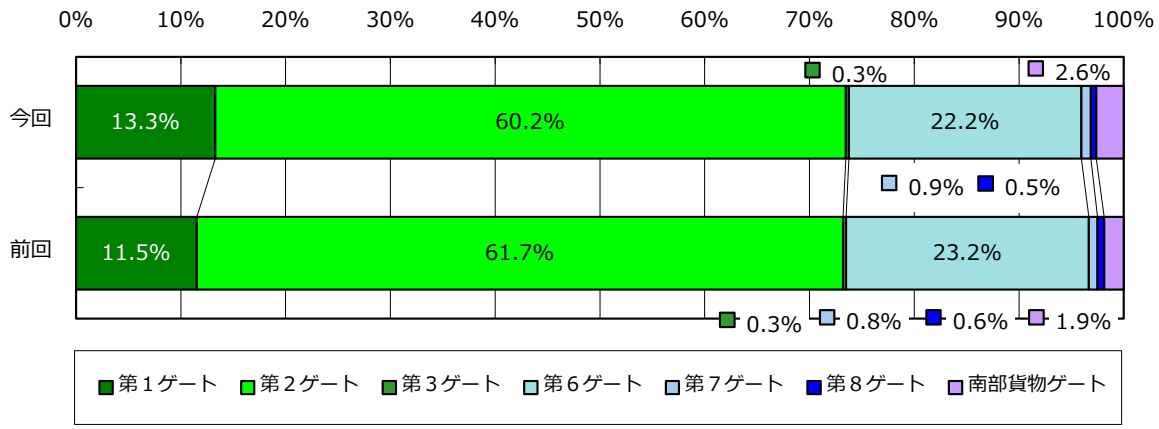


図 2-2-2　地点別入港車両台数構成比

（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、タクシー・ハイヤー、路線バス、民間駐車場送迎車、ホテルバス、ターミナル連絡バスで増加している。（図 2-2-3）

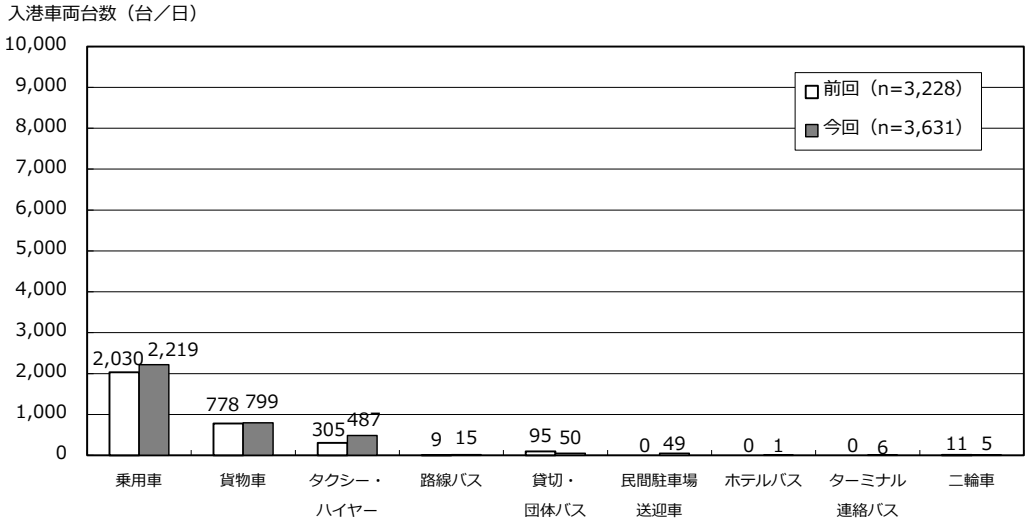


図 2-2-3 第 1 ゲートの車種別入港車両台数

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、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、タクシー・ハイヤー、ターミナル連絡バス、二輪車が増加している。（図 2-2-4）

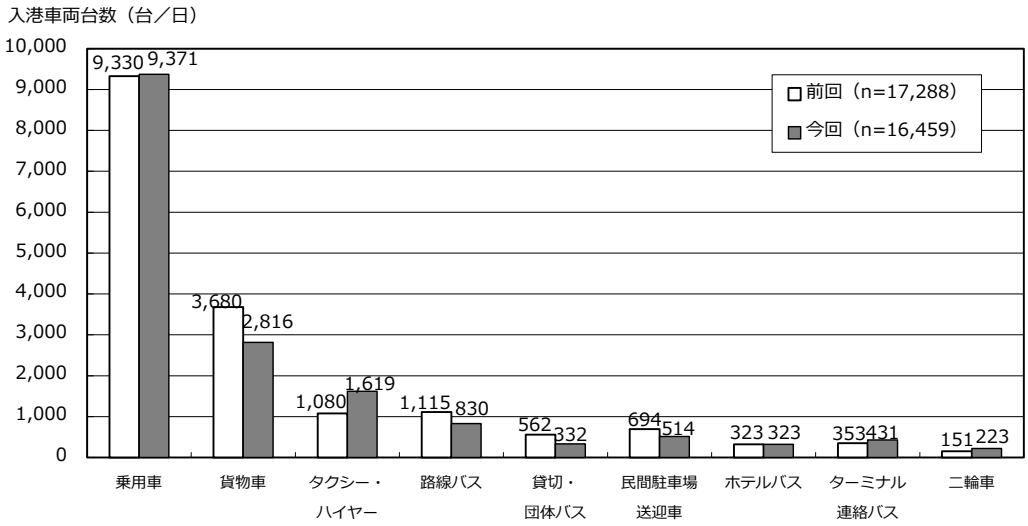


図 2-2-4 第 2 ゲートの車種別入港車両台数

③　第 3 ゲート

二輪車のみの入港であり、前回調査より 1 台の増加と、ほぼ同数となっている（図 2-2-5）。

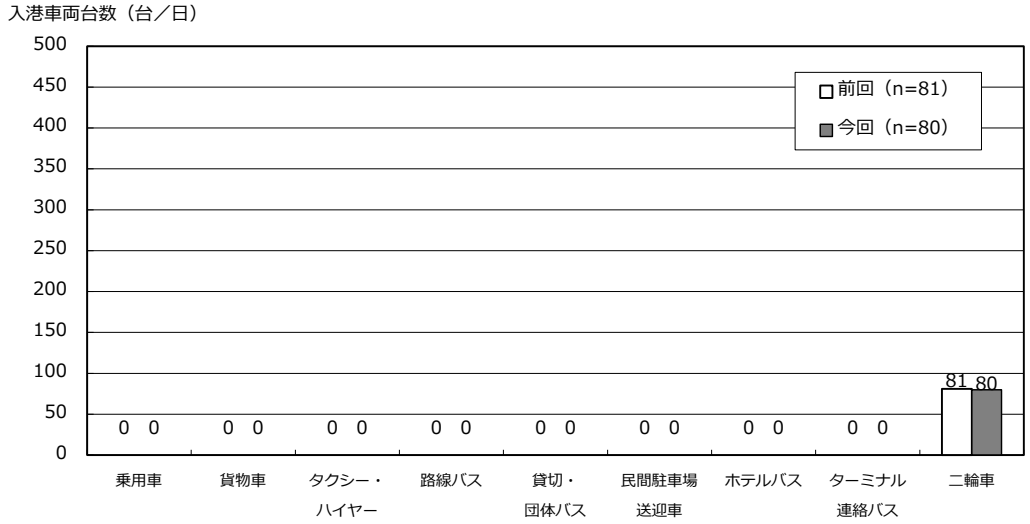


図 2-2-5　第 3 ゲートの車種別入港車両台数

④　第 6 ゲート

乗用車の入港が最も多く、次いで貨物車、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、タクシー・ハイヤー、民間駐車場送迎車、二輪車が増加している。（図 2-2-6）

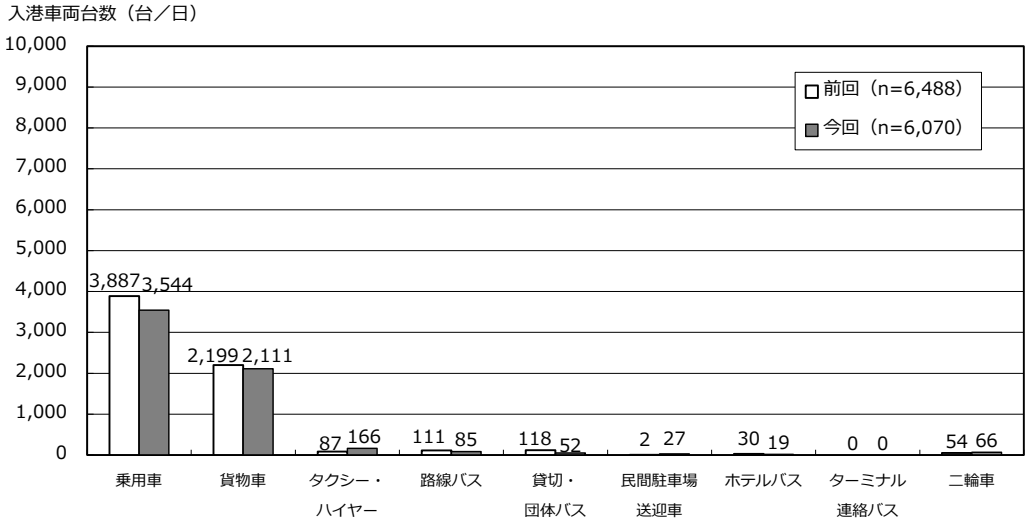


図 2-2-6　第 6 ゲートの車種別入港車両台数

⑤　第 7 ゲート

乗用車の入港が最も多く、次いで貨物車の順となっている。前回調査と比較すると、乗用車が増加し、貨物車は減少しているが、それ以外は大きな変化はない。（図 2-2-7）

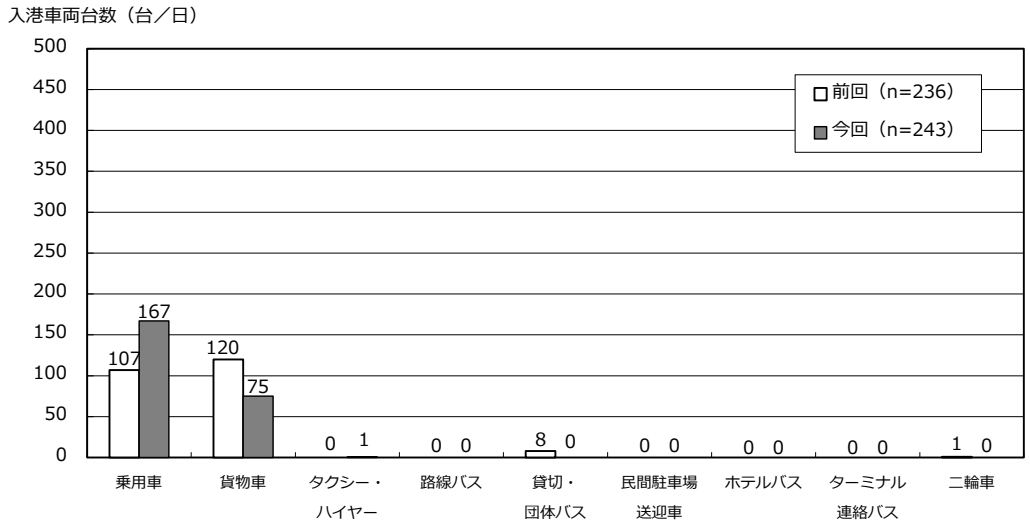


図 2-2-7　第 7 ゲートの車種別入港車両台数

⑥　第 8 ゲート

貨物車の入港が最も多く、次いで乗用車の順となっている。前回調査と比較すると、貨物車で減少しているが、それ以外では大きな変化はない。（図 2-2-8）

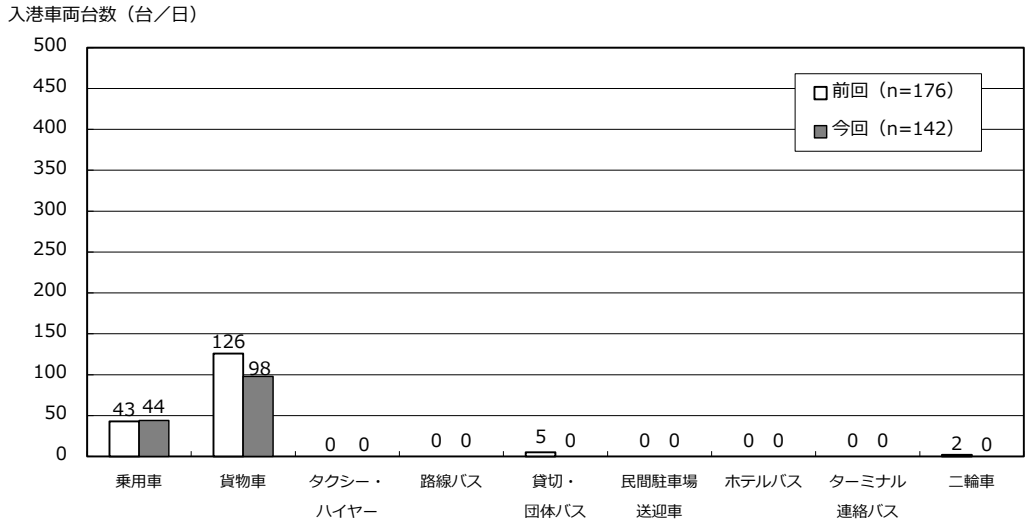


図 2-2-8　第 8 ゲートの車種別入港車両台数

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、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、タクシー・ハイヤー、民間駐車場送迎車、二輪車が増加している。※（図 2-2-9）

※南部貨物ゲートは前回調査で 7:00-23:00 の観測となっており、今回調査での 7:00-23:00 の入港車両台数は乗用車 213 台、貨物車 374 台、タクシー・ハイヤー0 台、民間駐車場送迎車 4 台、二輪車 1 台となる。

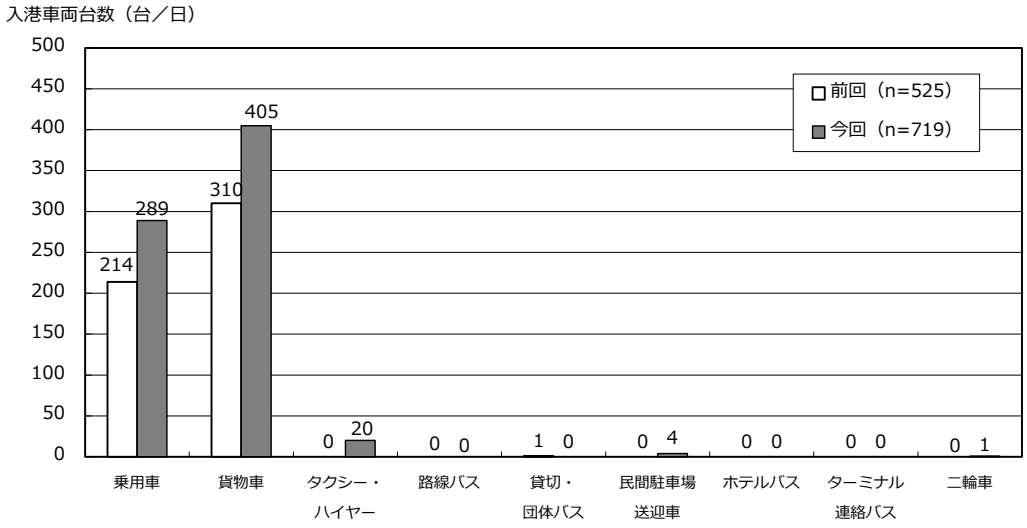


図 2-2-9　南部貨物ゲートの車種別入港車両台数

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 2,771 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）

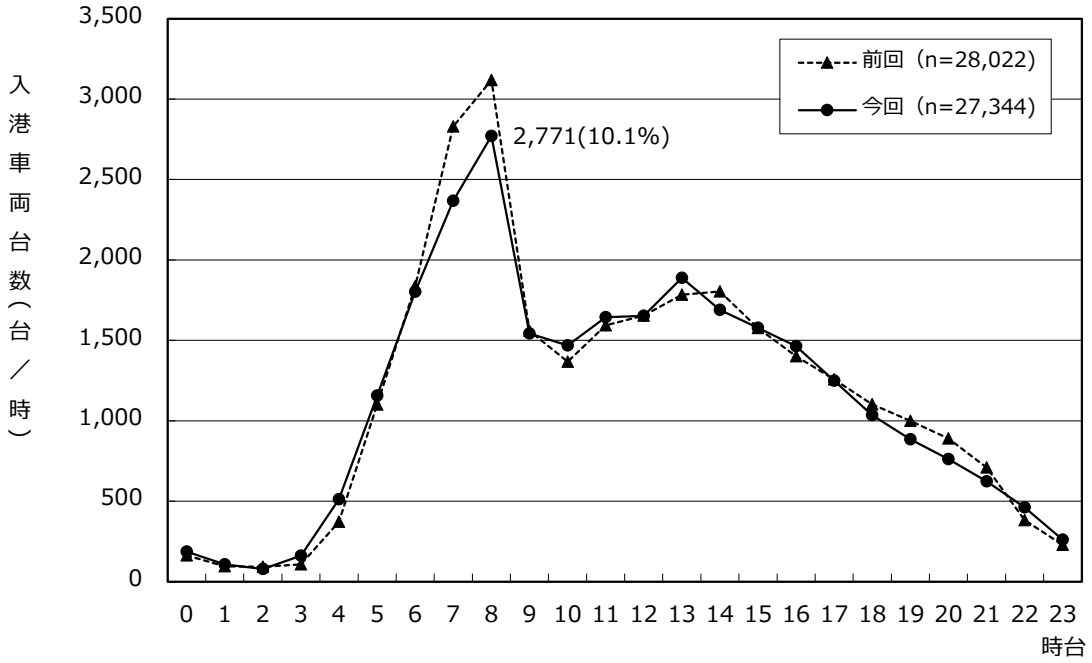


図 2-3-1　時間帯別入港車両台数

（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 383 台、ピーク時集中率は 10.5%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）

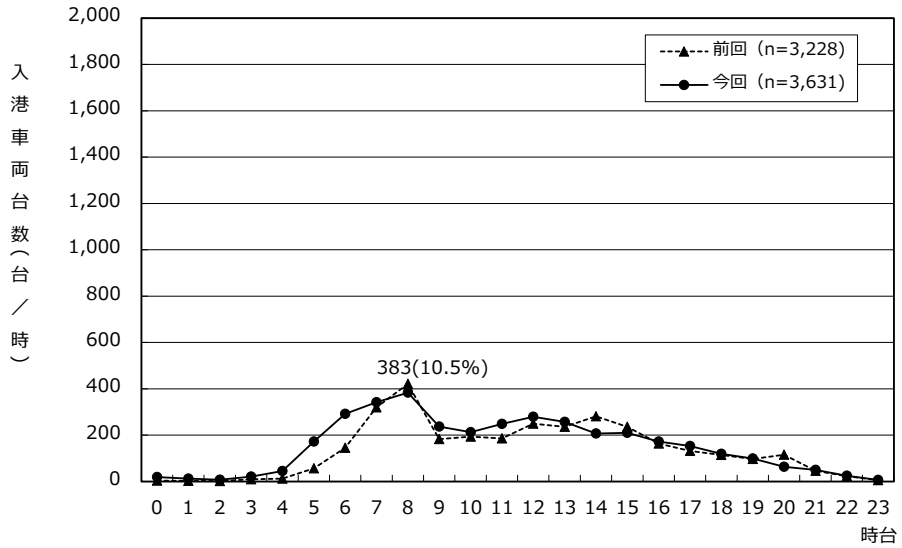


図 2-3-2 第 1 ゲートの時間帯別入港車両台数

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 1,506 台、ピーク時集中率は 9.2%となっている。ピーク時の台数が 200～300 台/時程度減少しているが、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）

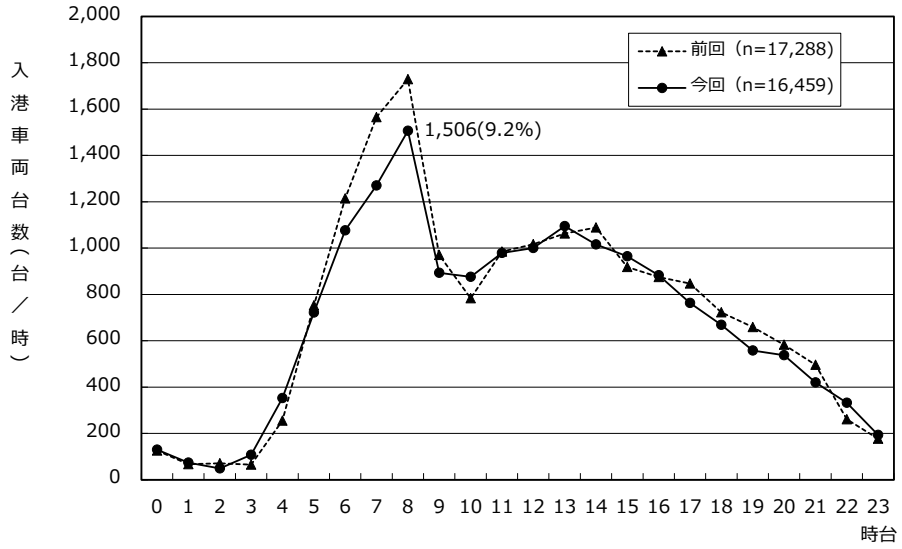


図 2-3-3 第 2 ゲートの時間帯別入港車両台数

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 23 台、ピーク時集中率は 28.8%となっている。前回調査と比較して、6 時～7 時台の入港車両台数が減少し、11 時～13 時台の入港車両台数が増加している。（図 2-3-4）

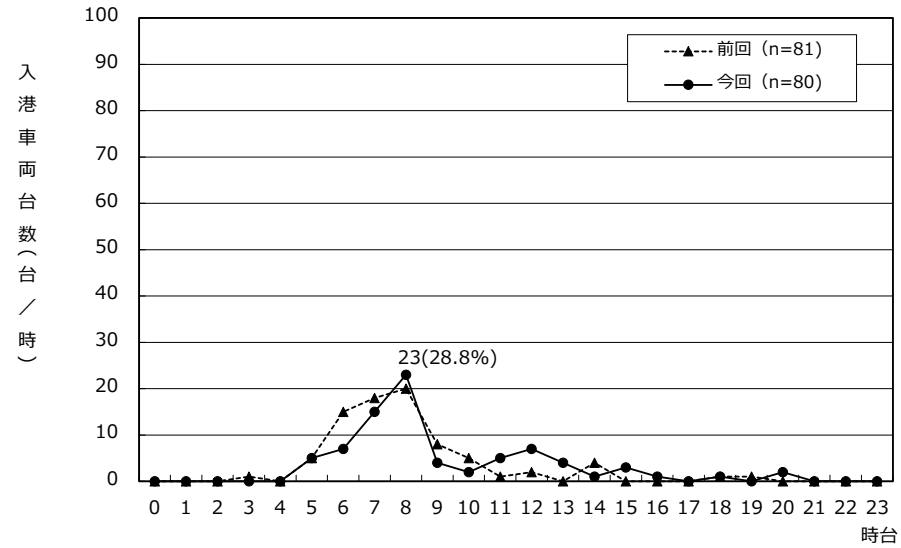


図 2-3-4　第 3 ゲートの時間帯別入港車両台数

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 729 台、ピーク時集中率は 12.0%となっている。ピーク時の入港車両台数が減少しているが、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）

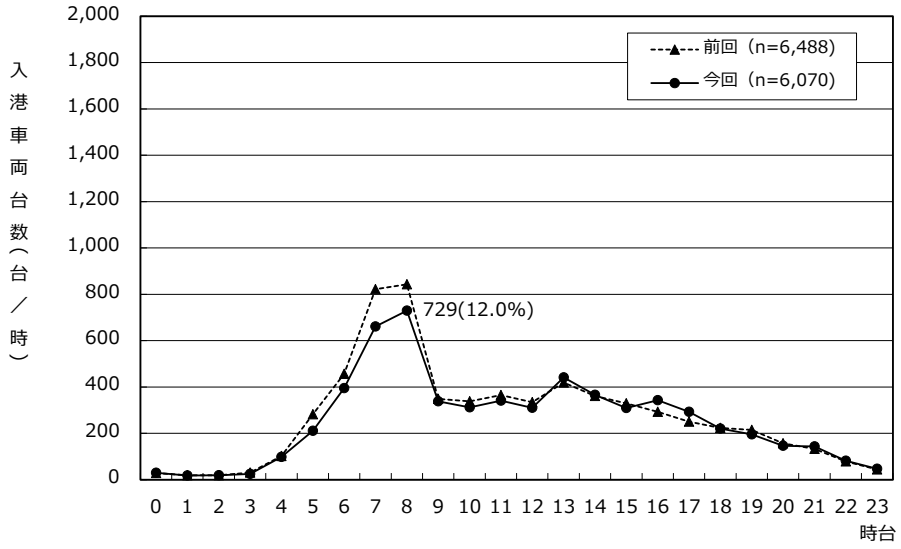


図 2-3-5　第 6 ゲートの時間帯別入港車両台数

⑤　第 7 ゲート

第 7 ゲートのピークは 8 時台で、入港車両台数は 51 台、ピーク時集中率は 21.0%となっている。前回調査と比較すると、8 時台の入港車両台数が増加しており、ピークが 7 時台から 8 時台にシフトしている。また 10 時台、14 時台で前回調査より入港車両台数が増加している。(図 2-3-6)

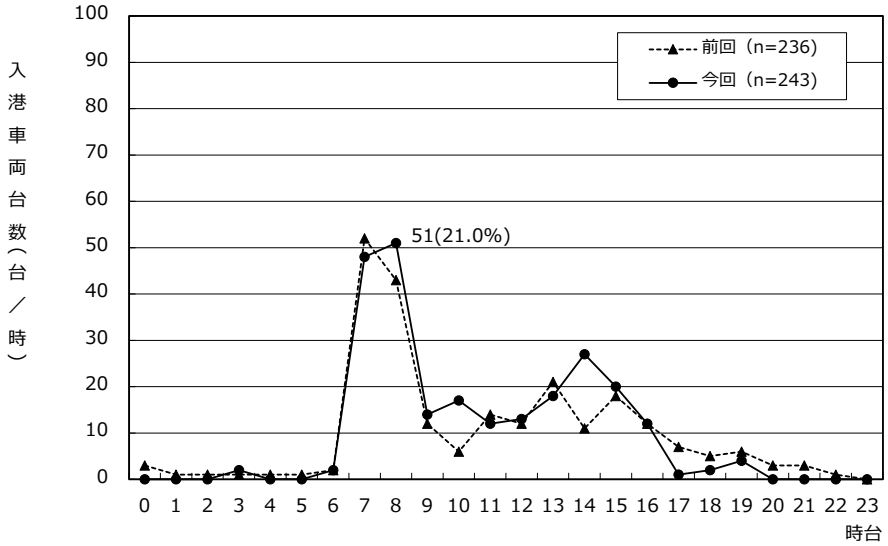


図 2-3-6　第 7 ゲートの時間帯別入港車両台数

⑥　第 8 ゲート

第 8 ゲートのピークは 8 時台で、入港車両台数は 25 台、ピーク時集中率は 17.6%となっている。前回調査と比較して、8 時台、13 時台、22 時台で入港車両台数が増加し、17～21 時台で減少している。(図 2-3-7)

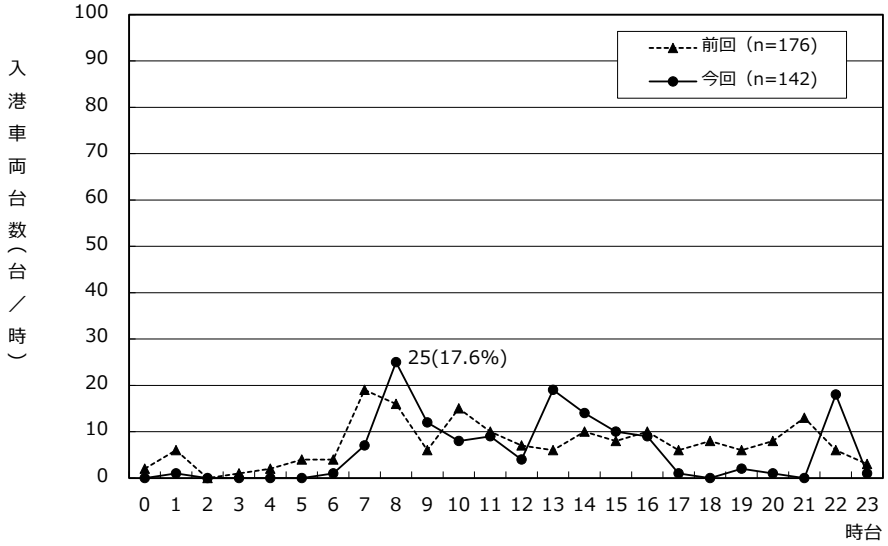


図 2-3-7　第 8 ゲートの時間帯別入港車両台数

⑦　南部貨物ゲート

南部貨物ゲートのピークは 15 時台で、入港車両台数は 62 台、ピーク時集中率は 8.6%となっている。前回調査では観測時間 7：00～23：00 となっているが、比較すると、5 時台で 47 台の入港があり、0 時～6 時台で 114 台となっている。8 時～14 時台にかけて前回調査より入港車両台数が増加している。（図 2-3-8）

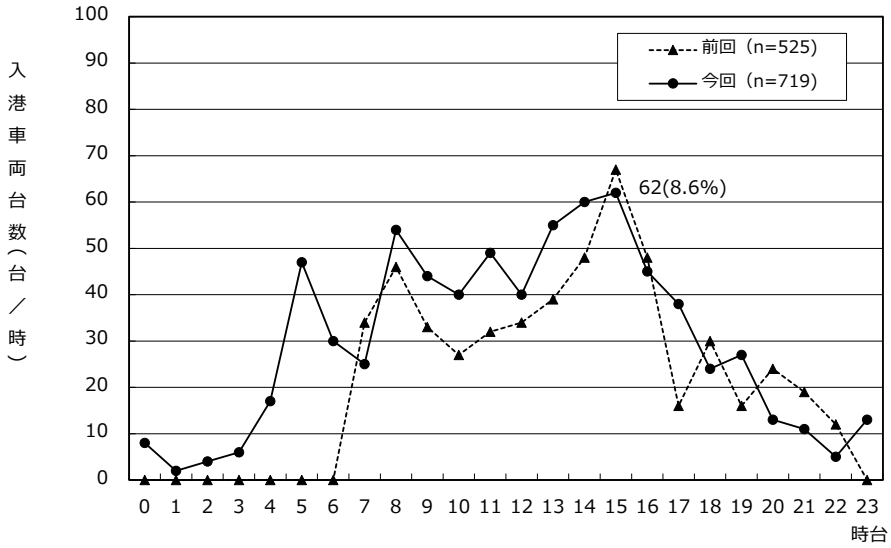


図 2-3-8　南部貨物ゲートの時間帯別入港車両台数

（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 1,987 台であり、ピーク時集中率は 12.7%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、7 時～8 時台で入港車両台数が 250～300 台程度減少していることがわかる。（図 2-3-9）

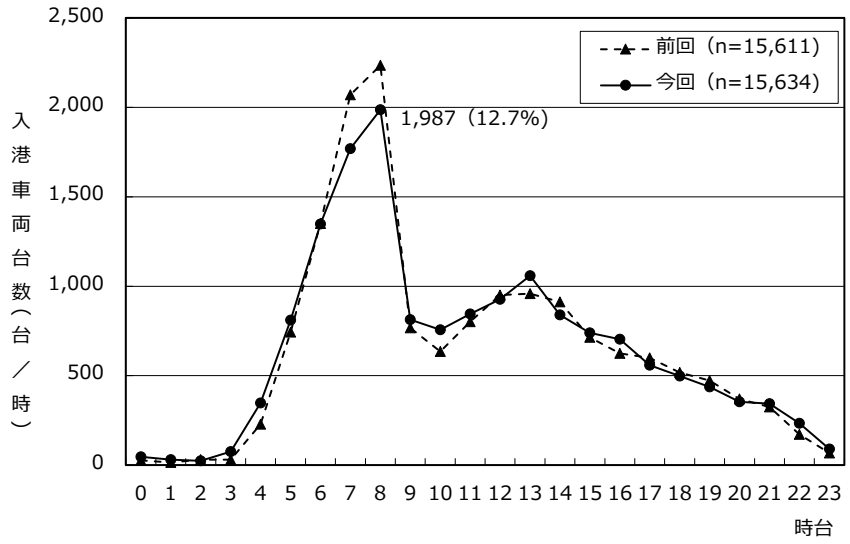


図 2-3-9　乗用車の時間帯別入港車両台数

② 貨物車

貨物車のピークは 13 時台の 514 台であり、ピーク時集中率は 8.2%となっている。前回調査と比較すると、8 時～22 時台にかけて減少していることがわかる。（図 2-3-10）

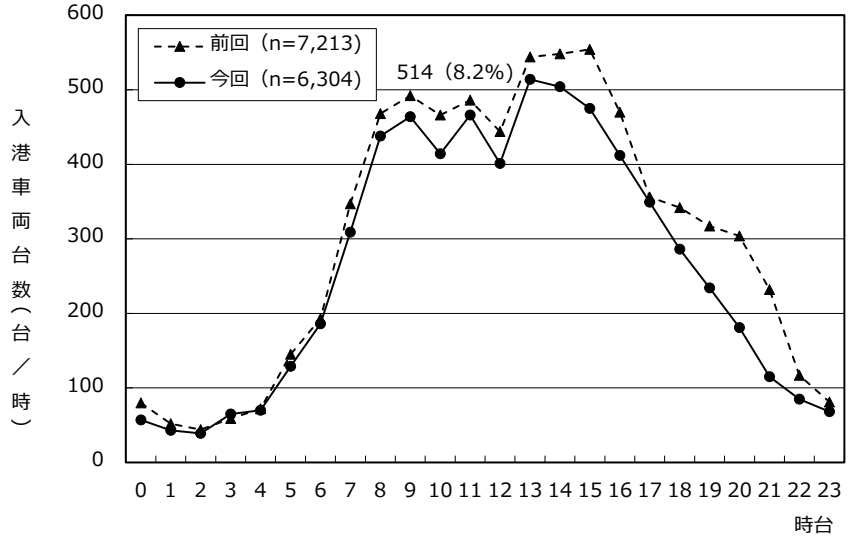


図 2-3-10　貨物車の時間帯別入港車両台数

③　タクシー・ハイヤー

タクシー・ハイヤーのピークは 15 時台の 161 台であり、ピーク時集中率は 7.0%となっている。前回調査と比較すると全時間帯で増加しており、特に 10～23 時台にかけて大幅に増加していることがわかる。（図 2-3-11）

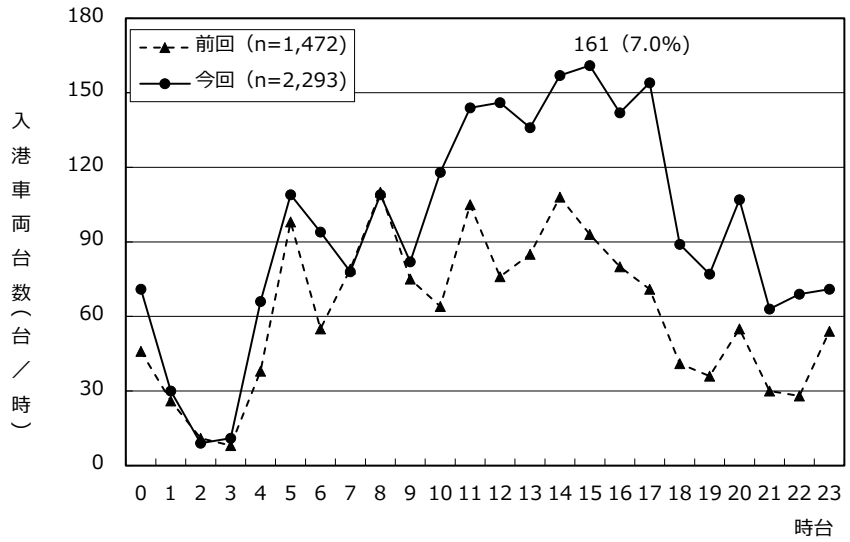


図 2-3-11　タクシー・ハイヤーの時間帯別入港車両台数

④　路線バス

路線バスのピークは 15 時台の 79 台であり、ピーク時集中率は 8.5%となっている。前回調査と比較すると、6 時～11 時台、14 時～21 時台の入港車両台数が減少していることがわかる。（図 2-3-12）

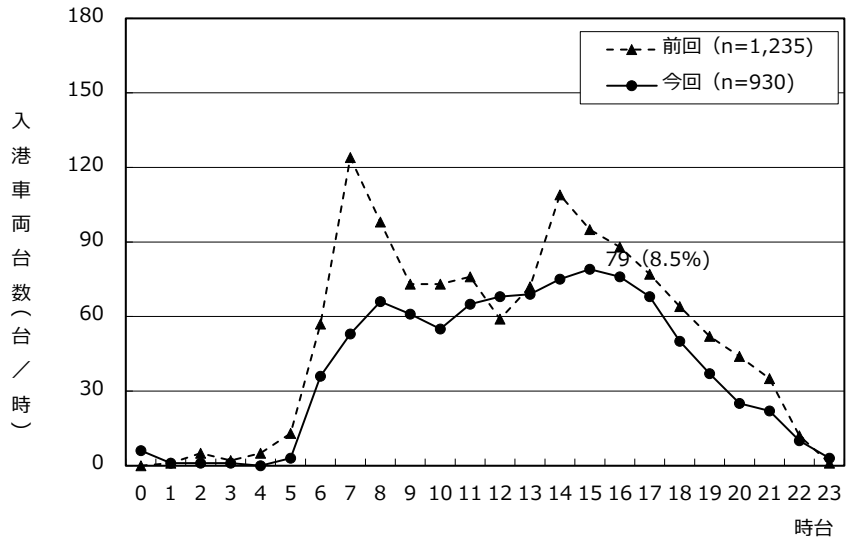


図 2-3-12　路線バスの時間帯別入港車両台数

⑤　貸切・団体バス

貸切･団体バスのピークは 12 時台の 43 台であり､ピーク時集中率は 9.9%となっている。前回調査と比較すると全時間帯で減少傾向にあり､特に 5 時～22 時台にかけて入港車両台数が減少している。(図 2-3-13)

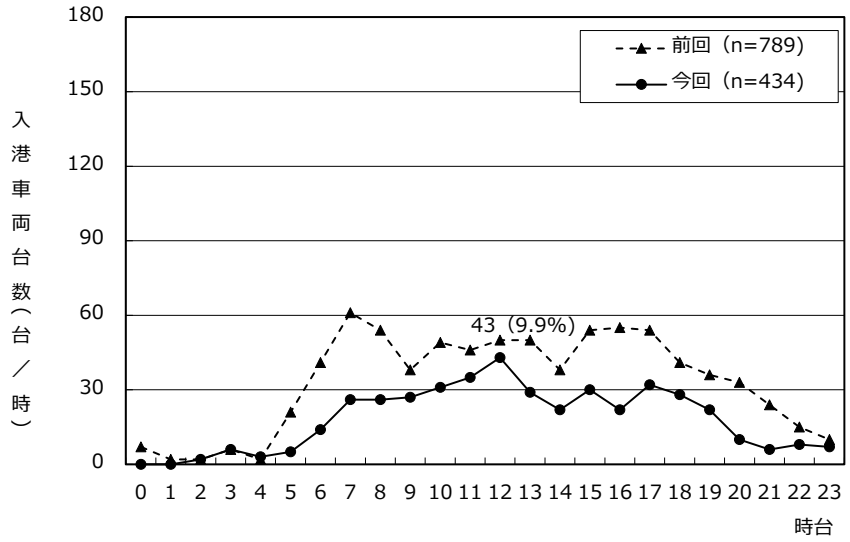


図 2-3-13　貸切・団体バスの時間帯別入港車両台数

⑥　民間駐車場送迎車

民間駐車場送迎車のピークは 16 時台の 57 台であり、ピーク時集中率は 9.6%となっている。前回調査と比較すると 7 時台、9 時台、12 時台、17～18 時台で大きく減少している。ピーク時は前回調査の 17～18 時台から 16 時台へとシフトしている。(図 2-3-14)

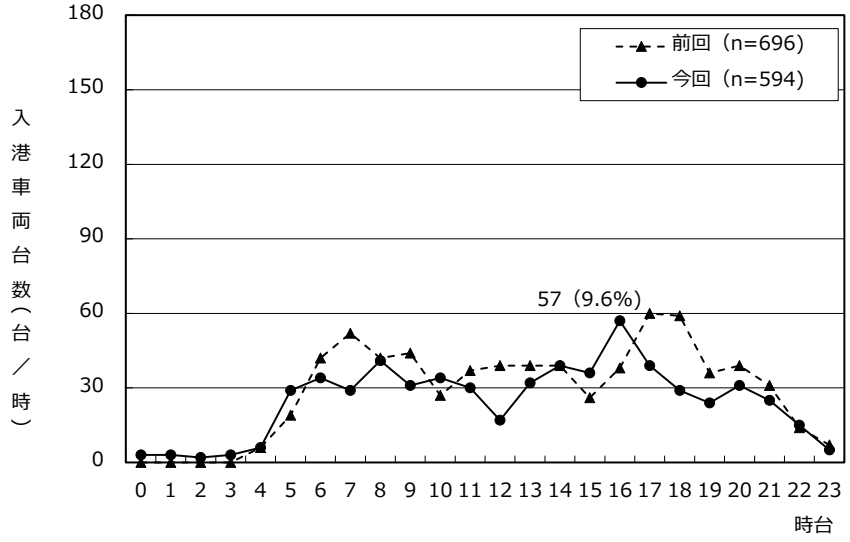


図 2-3-14　民間駐車場送迎車の時間帯別入港車両台数

⑦　ホテルバス

ホテルバスのピークは 8 時台の 27 台であり、ピーク時集中率は 7.9%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。（図 2-3-15）

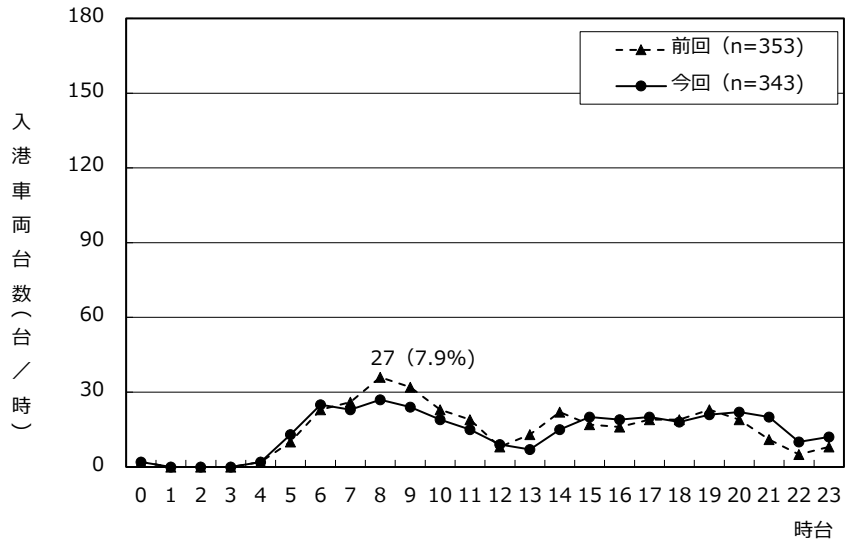


図 2-3-15　ホテルバスの時間帯別入港車両台数

⑧　ターミナル連絡バス

ターミナル連絡バスのピークは 8、20、22 時台の 29 台であり、ピーク時集中率は 6.6%となっている。前回調査と比較すると、8～22 時台にかけて入港車両台数が増加している。（図 2-3-16）

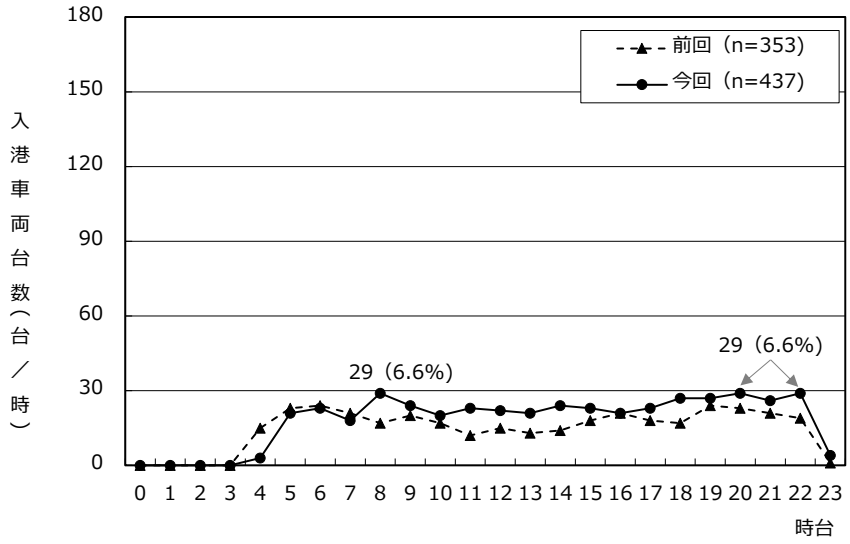


図 2-3-16　ターミナル連絡バスの時間帯別入港車両台数

⑨　二輪車

二輪車のピークは 7 時台の 63 台であり、ピーク時集中率は 16.8%となっている。前回調査と比較すると、おおむね傾向は変わっていないが、4～15 時台にかけて前回調査より入港車両台数が増加している。（図 2-3-17）

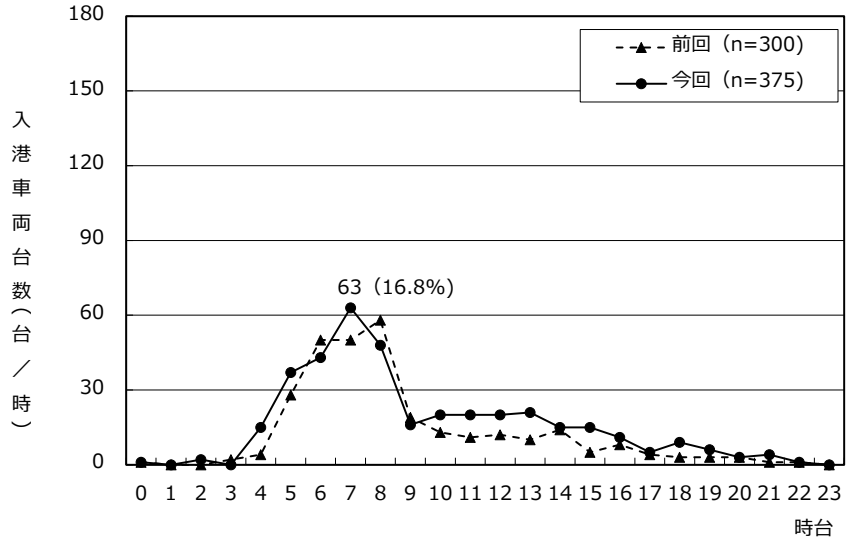


図 2-3-17　二輪車の時間帯別入港車両台数

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

調査票の有効回収票数は 12,875 票であり、前回調査の 14,000 票に比べて減少となった（表 3-1-1）。なお、今回調査でも、調査期間中（7/5～7/12）に目標獲得票数に達しなかったため、予備日の 7/12 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　調査票の有効回収票数

調査実施日	有効回収票数（票）	目標獲得票数（票）
2018.7.6～7.13（前回調査）	14,000	12,715
2024.7.5～7.12	12,875	11,608

（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 4,660 票（国際線：3,731 票、国内線：929 票）、「外国人」が 8,215 票（国際線：8,145 票、国内線：70 票）となっている。

方面別にみると、国際線の日本人では、ハワイ 8.1%、グアム・サイパン 7.8%が上位となっており、外国人では、香港 13.3%、韓国 12.7%が上位となっている。

国内線の日本人では、九州 34.1%、北海道 27.3%が上位となっており、外国人では、北海道、九州の 32.9%が上位となっている。ただし、回収票数は、目標獲得票数に準じているため参考値となる。

表 3-1-2　方面、日本人、外国人別の回収票数

		有効回収票数（票）			構成比		
方面		日本人	外国人	総計	日本人	外国人	総計
1	北米	155	336	491	4.2%	4.1%	4.1%
2	ハワイ	302	119	421	8.1%	1.5%	3.5%
3	中南米	93	189	282	2.5%	2.3%	2.4%
4	韓国	252	1,034	1,286	6.8%	12.7%	10.8%
5	中国	162	836	998	4.3%	10.3%	8.4%
6	台湾	141	981	1,122	3.8%	12.0%	9.4%
7	香港	133	1,087	1,220	3.6%	13.3%	10.3%
8	タイ	174	308	482	4.7%	3.8%	4.1%
9	マレーシア	258	167	425	6.9%	2.1%	3.6%
10	シンガポール	100	349	449	2.7%	4.3%	3.8%
11	フィリピン	289	672	961	7.7%	8.3%	8.1%
12	インドネシア	153	287	440	4.1%	3.5%	3.7%
13	その他東南アジア	209	263	472	5.6%	3.2%	4.0%
14	西南アジア	208	174	382	5.6%	2.1%	3.2%
15	中近東・アフリカ	248	134	382	6.6%	1.6%	3.2%
16	オセアニア	282	784	1,066	7.6%	9.6%	9.0%
17	グアム・サイパン	290	121	411	7.8%	1.5%	3.5%
18	ヨーロッパ	282	304	586	7.6%	3.7%	4.9%
国際線計		3,731	8,145	11,876	100.0%	100.0%	100.0%
19	北海道	254	23	277	27.3%	32.9%	27.7%
20	東北	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%
21	関東	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%
22	北陸	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%
23	中部	22	2	24	2.4%	2.9%	2.4%
24	近畿	80	17	97	8.6%	24.3%	9.7%
25	中国	9	0	9	1.0%	0.0%	0.9%
26	四国	70	0	70	7.5%	0.0%	7.0%
27	九州	317	5	322	34.1%	7.1%	32.2%
28	沖縄	177	23	200	19.1%	32.9%	20.0%
国内線計		929	70	999	100.0%	100.0%	100.0%
総計		4,660	8,215	12,875	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、以下の数式となる。

- 拡大母数（調査期間中の旅客数）÷アンケートサンプル数＝拡大係数

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）。

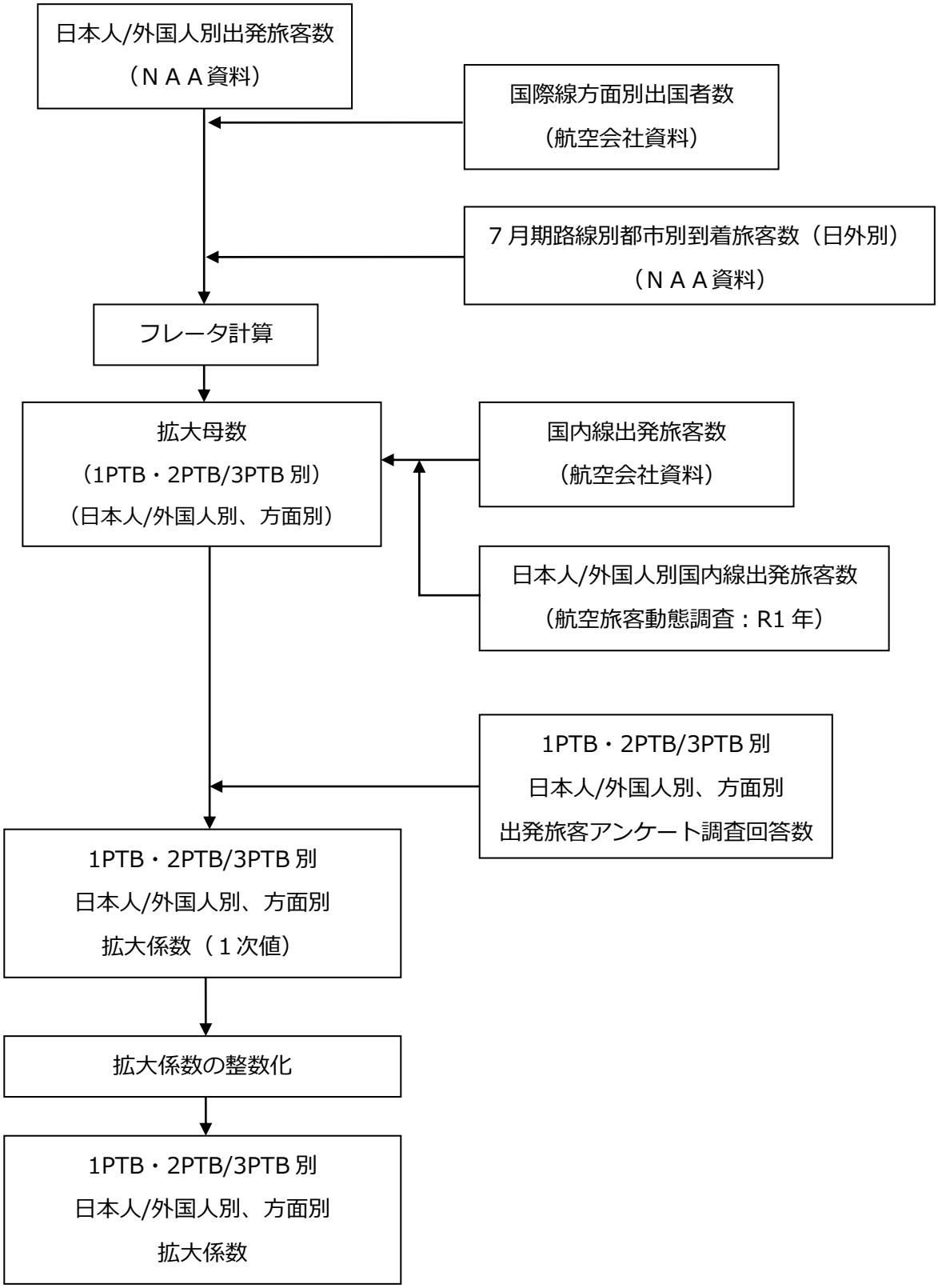


図 3-2-1　拡大係数の算定フロー

（２）拡大母数の推計

①　拡大母数推計用入手データ

アンケート調査の拡大母数推計として、入手したデータは次の通りである。

○　日別日本人／外国人別出国者数：ＮＡＡ資料

○　国際線日別便別属性別旅客数：航空会社資料

○　国内線日別便別属性別旅客数：航空会社資料

○　2024 年 7 月期路線別都市別到着旅客数（日外別）：ＮＡＡ資料

○　日本人/外国人別国内線出発旅客数：令和元年度航空旅客動態調査

②　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。（①で示した入手データは青色の部分）

比率

1PTB・2PTB /3PTB	北　米	ハワイ	中南米	・・・・	ｸﾞｱﾑ・ｻｲﾊﾟﾝ	ﾖｰﾛｯﾊﾟ	国際線計	国内線計
日本人								
外国人								
合計								

③　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。前回調査では、日本人／外国人の方面別利用者数について、航空局が平成 29 年に実施した「国際航空旅客動態調査」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ていた。最新の国際航空旅客動態調査が令和 4 年に公表されているが、当該資料のデータを用いる場合、令和 5 年 5 月に新型コロナウイルス感染症の位置づけが変化していることや急激な円安傾向の影響が反映されないことが懸念されるため、今回調査では「2024 年 7 月期路線別都市別到着旅客数（日外別）」を使用することとした。

国内線に関しては、前回調査と同様に航空局が実施した「航空旅客動態調査」（P38～39「参考」参照）の「日本人/外国人別国内線出発旅客数」を使用するが、国際線同様に、最新の調査結果が令和 3 年に公表されているがコロナ禍の影響が懸念されるため、コロナ禍前の令和元年度調査を使用することとした。

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

④　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	5,603	0	22,069	0
ハワイ	5,197	0	2,599	0
中南米	406	0	1,875	0
韓国	12,461	2,328	31,874	7,577
中国	2,703	306	29,871	7,978
台湾	3,205	127	27,307	2,028
香港	2,663	0	26,973	0
タイ	3,476	0	8,038	0
マレーシア	1,795	0	2,478	0
シンガポール	3,485	0	8,553	0
フィリピン	2,527	506	7,769	2,033
インドネシア	1,863	0	1,884	0
その他東南アジア	4,407	0	7,775	0
西南アジア	893	0	2,468	0
中近東・アフリカ	3,152	0	5,429	0
オセアニア	2,300	1,274	3,738	2,530
グアム・サイパン	1,295	0	1,165	0
ヨーロッパ	2,907	0	4,479	0
総計	60,338	4,541	196,344	22,146

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	28,345	45,194	460	734

（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	5,603	155	36.1	36	(132)	37	(23)
ハワイ	5,197	302	17.2	17	(239)	18	(63)
中南米	406	93	4.4	4	(59)	5	(34)
韓国	12,461	153	81.4	81	(85)	82	(68)
中国	2,703	158	17.1	17	(141)	18	(17)
台湾	3,205	113	28.4	28	(72)	29	(41)
香港	2,663	133	20.0	20	(130)	21	(3)
タイ	3,476	174	20.0	19	(4)	20	(170)
マレーシア	1,795	258	7.0	6	(11)	7	(247)
シンガポール	3,485	100	34.9	34	(15)	35	(85)
フィリピン	2,527	284	8.9	8	(29)	9	(255)
インドネシア	1,863	153	12.2	12	(126)	13	(27)
その他東南アジア	4,407	209	21.1	21	(191)	22	(18)
西南アジア	893	208	4.3	4	(147)	5	(61)
中近東・アフリカ	3,152	248	12.7	12	(72)	13	(176)
オセアニア	2,300	218	10.6	10	(98)	11	(120)
グアム・サイパン	1,295	290	4.5	4	(155)	5	(135)
ヨーロッパ	2,907	282	10.3	10	(195)	11	(87)

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	2,328	99	23.5	23	(48)	24	(51)
中国	306	4	76.5	76	(2)	77	(2)
台湾	127	28	4.5	4	(13)	5	(15)
香港	0	0	－	－	－	－	－
タイ	0	0	－	－	－	－	－
マレーシア	0	0	－	－	－	－	－
シンガポール	0	0	－	－	－	－	－
フィリピン	506	5	101.2	101	(4)	102	(1)
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	1,274	64	19.9	19	(6)	20	(58)
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	22,069	336	65.7	65	(107)	66	(229)
ハワイ	2,599	119	21.8	21	(19)	22	(100)
中南米	1,875	189	9.9	9	(15)	10	(174)
韓国	31,874	651	49.0	48	(25)	49	(626)
中国	29,871	628	47.6	47	(273)	48	(355)
台湾	27,307	902	30.3	30	(655)	31	(247)
香港	26,973	1,087	24.8	24	(202)	25	(885)
タイ	8,038	308	26.1	26	(278)	27	(30)
マレーシア	2,478	167	14.8	14	(27)	15	(140)
シンガポール	8,553	349	24.5	24	(172)	25	(177)
フィリピン	7,769	550	14.1	14	(481)	15	(69)
インドネシア	1,884	287	6.6	6	(125)	7	(162)
その他東南アジア	7,775	263	29.6	29	(115)	30	(148)
西南アジア	2,468	174	14.2	14	(142)	15	(32)
中近東・アフリカ	5,429	134	40.5	40	(65)	41	(69)
オセアニア	3,738	535	7.0	6	(7)	7	(528)
グアム・サイパン	1,165	121	9.6	9	(45)	10	(76)
ヨーロッパ	4,479	304	14.7	14	(81)	15	(223)

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	7,577	383	19.8	19	(83)	20	(300)
中国	7,978	208	38.4	38	(134)	39	(74)
台湾	2,028	79	25.7	25	(26)	26	(53)
香港	0	0	－	－	－	－	－
タイ	0	0	－	－	－	－	－
マレーシア	0	0	－	－	－	－	－
シンガポール	0	0	－	－	－	－	－
フィリピン	2,033	122	16.7	16	(41)	17	(81)
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	2,530	249	10.2	10	(209)	11	(40)
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	28,345	454	62.4	62	(257)	63	(197)

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	45,194	475	95.1	95	(406)	96	(69)

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	460	30	15.3	15	(20)	16	(10)

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	734	40	18.4	18	(26)	19	(14)

参考：航空旅客動態調査

（１）調査の概要

航空旅客動態調査は、わが国における国内航空旅客の流動パターン（出発地・出発空港・乗換空港・目的空港・目的地）、航空旅客の属性・旅行目的・個人属性、空港のアクセス・イグレスの実態、国際線との乗り継ぎ状況等の基礎的データについての調査を行うことにより、国内線航空旅客の流動特性を把握し、今後の航空行政を検討するための基礎資料を得ることを目的としている。なお、調査は統計法に基づく一般統計調査として、国土交通省航空局が国内航空各社のご協力を頂きながら、実施をしているものであり、第１回の昭和 48 年調査より、隔年での実施を基本とし、令和元年度調査は第 25 回次の調査となっている。

（２）令和元年度調査の概要

①　調査実施日

本調査は、平日と休日の旅客流動特性の違いを把握するため、平成 17 年度より平日調査と休日調査の２回（各１日）を行っている。 令和元年度調査においては、調査日を「令和元年 11 月 10 日（日）【休日調査】」、「11 月 13 日（水）【平日調査】」と設定して実施した。なお、平日運航便のうち、水曜日に運航のない曜日運航便については、11 月 14 日（木）、15 日（金）のいずれかの運航日を調査実施日としている。また、翌週の同じ曜日を調査予備日として設定し、天候不良等で調査を実施できなかった一部の航空便に対して、再調査を行っている。

②　調査票

令和元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）。

秘

航空旅客動態調査票

Travel Survey for Domestic Air Passengers

政府統計

国土交通省では、飛行機を利用して移動されている皆様がより安全・快適に旅行をしていただけるよう、今後の航空政策の立案企画に活用するため「航空旅客動態調査」を実施しております。この調査は無記名で実施し、ご記入いただいた内容は統計的に処理いたしますので、皆様にご迷惑をおかけすることはございません。
お手数をおかけ致しますが、ご協力下さいますようお願い申し上げます。
This questionnaire is part of a survey being conducted by Japan's Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism. Please cooperate to utilize for aviation policy in the future.

※ご回答の前に、ご一読下さい。
1. 日帰り旅行の方：行きの便でご回答頂いた場合でも、お手数ですが帰りも一度ご回答下さい。
2. 国内線を乗継いで目的地に行かれる方：本日、既にご協力頂いた場合はご回答頂く必要はありません。
3. 現住所が同一のご家族で旅行されている方：代表者の方1名様のみご回答下さい。

－ 以下の質問にご回答下さい。選択式の問いは該当する番号を○で囲んで下さい。－
Please provide the information requested below.
The following questions are only available in Japanese except page 4(questions 5 and 6).
If you don't understand Japanese, all the tourists, please answer page 4(questions 5 and 6) only.

問1．本日の旅行行程についてお聞きします。

問1-1：本日の出発地はどこですか。※出張や旅行からお帰りの方は、出張先・旅行先が出発地

1．現住所(自宅等)が本日の出発地
2．現住所以外が本日の出発地
※本日の出発地をご記入下さい。 都道府県 区市郡 区町村
＜出発地の住所がわからない方＞ ・出発地の駅名、ホテル名、観光地名等をご記入下さい。 ・出発地が海外の方は国名をご記入下さい。

問1-2：本日の目的地はどこですか。
※出張や旅行へ行かれる方は、出張先・旅行先が目的地

1．現住所(自宅等)が本日の目的地
2．現住所以外が本日の目的地
※本日の目的地をご記入下さい。 都道府県 区市郡 区町村
＜目的地の住所がわからない方＞ ・目的地の駅名、ホテル名、観光地名等をご記入下さい。 ・目的地が海外の方は国名をご記入下さい。

質問は裏面に続きます

問1-3：ご搭乗便の出発空港及び到着空港をご記入下さい。
(出発空港) 空港 → (到着空港) 空港 ……→ 目的地
空港 → 空港 ……↑
(乗継先空港1) (乗継先空港2)
※飛行機を乗り継ぐために陸路を移動した場合 ⇒乗継先空港記入
(羽田空港⇒成田空港、関西空港⇒伊丹空港⇒神戸空港⇒関西空港 等)

問2．出発地からご搭乗便の出発空港までの移動についてお聞きします。

問2-1：ご搭乗便の出発空港までに利用した交通機関を順番に番号でご記入下さい。
出発地(問1-1) → 出発空港(問1-2)
交通機関の番号を□の中に記入

1．新幹線 2．有料特急(新幹線除く) 3．JR在来線(新幹線・特急除く)
4．私鉄・地下鉄 5．モノレール 6．空港直行バス(主要駅から空港直行)
7．高速バス(空港直行以外) 8．貸切バス・観光バス 9．路線バス・市内電車
10．タクシー・ハイヤー 11．自家用車、社用・公用車 12．レンタカー
13．船 14．国際線 15．その他(徒歩・自転車等)

＜国際線を利用された方＞ ※日本到着空港をご記入下さい。
1．車は空港内の駐車場に停めている。
2．車は空港外の近くの駐車場に停めている。
3．車は同乗者が乗って帰った。
空港 ⇨ 国際線到着空港から直接ご搭乗便に乗り継いだ方は問2へ

問2-2：本日の出発地からご搭乗便の出発空港までの所要時間をお答え下さい。
※国際線を利用された方は、国際線到着空港から搭乗便の出発空港まで
1．30分以内 2．31分～1時間 3．1時間1分～1時間30分 4．1時間31分～2時間
5．2時間1分～2時間30分 6．2時間31分～3時間 7．3時間1分以上

問2-3：本日の出発地からご搭乗便の出発空港までの一人当たりの交通費をお答え下さい。
※国際線を利用された方は、国際線到着空港から搭乗便の出発空港まで
1．1,000円以下 2．1,001～2,000円 3．2,001～3,000円 4．3,001～4,000円
5．4,001～5,000円 6．5,001～10,000円 7．10,001円以上

問2-4：出発空港に着いたのは、飛行機の出発予定時刻の何時間何分前ですか。
＿＿＿＿時間 ＿＿＿＿分

問3．ご搭乗便の到着空港（最終乗継先空港）から目的地までの移動についてお聞きします。

問3-1：この飛行機の到着空港から目的地までの交通機関を、利用予定の順に番号でご記入下さい。
※国内線を乗り継ぐ方は、最終乗継先空港から目的地までの交通機関をご記入下さい。
到着空港 最終乗継先空港(問1-2) → 目的地
交通機関の番号を□の中に記入

1．新幹線 2．有料特急(新幹線除く) 3．JR在来線(新幹線・特急除く)
4．私鉄・地下鉄 5．モノレール 6．空港直行バス(主要駅から空港直行)
7．高速バス(空港直行以外) 8．貸切バス・観光バス 9．路線バス・市内電車
10．タクシー・ハイヤー 11．自家用車、社用・公用車 12．レンタカー
13．船 14．国際線 15．その他(自転車・バイク・徒歩等)
16．わからない

＜国際線を利用される方＞ ※日本出発空港をご記入下さい。 空港

問4．あなたご自身とご家族についてお聞きします。

問4-1：3才以上の旅行者についてお答え下さい。(ご本人、ご家族以外も含みます)
＿＿＿＿人

問4-2：ご自身の性別・年齢・職業・年収をご本人欄に番号でご記入下さい。
※家族1から家族5の欄には、同行されているご家族(現住所が同一の方)についてご記入下さい。

選択肢		記入例	ご本人	家族1	家族2	家族3	家族4	家族5
性別	1．男 2．女	1						
年齢	1．14歳以下 2．15～19歳 3．20～24歳 4．25～29歳 5．30～34歳 6．35～39歳 7．40～44歳 8．45～49歳 9．50～54歳 10．55～59歳 11．60～64歳 12．65～69歳 13．70～74歳 14．75～79歳 15．80歳以上	6						
職業	1．管理的職業(役員・管理職員) 2．専門・技術・事務的職業者 3．販売・サービス職業者 4．農林漁業関係職業 5．生産・運輸関係職業 6．その他の職業 7．中学生以下 8．高校生以上の学生 9．主婦・主夫(職業従事者を除く)	2						
年収	1．なし 2．100万円未満 3．100～199万円 4．200～299万円 5．300～399万円 6．400～499万円 7．500～599万円 8．600～699万円 9．700～799万円 10．800～899万円 11．900～999万円 12．1,000～1,499万円 13．1,500～1,999万円 14．2,000万円以上	6						

＊ 年収についての設問は、旅客の平均的な年収を算出することにより、航空利用者全体の時間に対する価値額(時間価値)を計算し、航空政策の参考とするために お聞きしています。

問4-3：空港までのお見送りの方についてお答え下さい。(小学生以上)
1．見送りはない 2．見送りがあった ＿＿＿＿人

質問は裏面に続きます

問5．現住所についてお答え下さい。(Question5. Please answer for the current address.)

＜日本にお住まいの方 Japan residents only＞
現住所 City of Residence 都・道 府・県 State/Metropolis 区・市 郡 City/District 区・町 村 Ward/Town/Village

＜日本以外にお住まいの方 Non-Japan residents only＞
お住まいの国 Country of Residence
お住まいの国と国籍は同じですか？ Is your country and nationality are the same?
1．はい Yes 2．いいえ No → 国籍 Nationality

問6．今回の旅行についてお聞きします。(Question6. Please answer for this trip.)

問6-1：旅行の主な目的をお答え下さい。What is the main purpose of your trip?
1．仕事 Business 2．観光 Sightseeing 3．親戚以外の私用・帰省 Private/Visiting Friends or relatives 4．その他 Other

問6-2：旅行日数をお答え下さい。How many days is your trip?
1．日帰り One day
2．宿泊を伴う旅行 Two days or more
全体日数＿＿泊＿＿日 All schedule ＿＿Nights ＿＿Days 本日の行程＿＿＿＿日目 Which day of your trip is today? (EX. 1st, 2nd)

問6-3：旅行の帰り(または行き)に、現在と同じ航空路線を利用しますか(しましたか)。
Are your inward-and outward-bound flight routes the same?
1．利用する(利用した) Same route 2．他の航空路線を利用する(利用した) Different route 3．他の交通機関を利用する(利用した) Different form of transportation
4．転居・定住等により片道の旅行 One way 5．未定 undecided

問6-4：ご搭乗されている便の航空券の種類をお答え下さい。What is your ticket type?
1．普通運賃 Normal fare 2．往復割引 Round-trip discount 3．乗継割引 Transit discount 4．マイレージ特典 Mileage 5．回数券 Coupon tickets
6．団体運賃・パッケージツアー等 Package tours 7．その他割引運賃(旅割、先得、パーサン等) Others discount

＜1. 2. 3. 7を選択された方＞ (If you chose 1.2.3.7) ＿＿＿＿円/人 (JPY/1person)
※ご搭乗便(片道)の購入料金をご記入下さい。 How much is your one-way ticket?

問6-5：ご搭乗されている便の座席の種類をお答え下さい。What is your seat type?
1．普通席 Economy 2．普通車以外(ファーストクラス、クラスJ、JAL、プレミアムクラス、ANA等) First, Business,etc

ご協力ありがとうございました。
Thank you for your cooperation.

図 3-2-2　航空旅客動態調査（調査票　見本）

（４）日本人、外国人、方面別の週間拡大値

以下に、拡大係数付与後の週間拡大値算定結果を示す。（表 3-2-11）

表 3-2-11　方面、日本人、外国人別の週間拡大値

		週間拡大値			構成比		
方面		日本人	外国人	総計	日本人	外国人	総計
1	北米	5,603	22,069	27,672	8.6%	10.1%	9.8%
2	ハワイ	5,197	2,599	7,796	8.0%	1.2%	2.8%
3	中南米	406	1,875	2,281	0.6%	0.9%	0.8%
4	韓国	14,789	39,451	54,240	22.8%	18.1%	19.1%
5	中国	3,009	37,849	40,858	4.6%	17.3%	14.4%
6	台湾	3,332	29,335	32,667	5.1%	13.4%	11.5%
7	香港	2,663	26,973	29,636	4.1%	12.3%	10.5%
8	タイ	3,476	8,038	11,514	5.4%	3.7%	4.1%
9	マレーシア	1,795	2,478	4,273	2.8%	1.1%	1.5%
10	シンガポール	3,485	8,553	12,038	5.4%	3.9%	4.2%
11	フィリピン	3,033	9,802	12,835	4.7%	4.5%	4.5%
12	インドネシア	1,863	1,884	3,747	2.9%	0.9%	1.3%
13	その他東南アジア	4,407	7,775	12,182	6.8%	3.6%	4.3%
14	西南アジア	893	2,468	3,361	1.4%	1.1%	1.2%
15	中近東・アフリカ	3,152	5,429	8,581	4.9%	2.5%	3.0%
16	オセアニア	3,574	6,268	9,842	5.5%	2.9%	3.5%
17	グアム・サイパン	1,295	1,165	2,460	2.0%	0.5%	0.9%
18	ヨーロッパ	2,907	4,479	7,386	4.5%	2.0%	2.6%
国際線計		64,879	218,490	283,369	100.0%	100.0%	100.0%
19	北海道	19,996	382	20,378	27.2%	32.0%	27.3%
20	東北	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%
21	関東	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%
22	北陸	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%
23	中部	1,373	30	1,403	1.9%	2.5%	1.9%
24	近畿	6,074	301	6,375	8.3%	25.2%	8.5%
25	中国	855	0	855	1.2%	0.0%	1.1%
26	四国	6,650	0	6,650	9.0%	0.0%	8.9%
27	九州	26,132	85	26,217	35.5%	7.1%	35.1%
28	沖縄	12,459	396	12,855	16.9%	33.2%	17.2%
国内線計		73,539	1,194	74,733	100.0%	100.0%	100.0%
総計		138,418	219,684	358,102	100.0%	100.0%	100.0%

３－３　回答者の属性

（１）日本人・外国人の構成

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 138,418 人（38.7%）、外国人が 219,684 人（61.3%）となっており、前回調査より外国人の構成比が 13 ポイントほど増加している。国際線では外国人が８割程度を占めている。一方、国内線では、日本人が９割強となっている。（図 3-3-1、図 3-3-2）

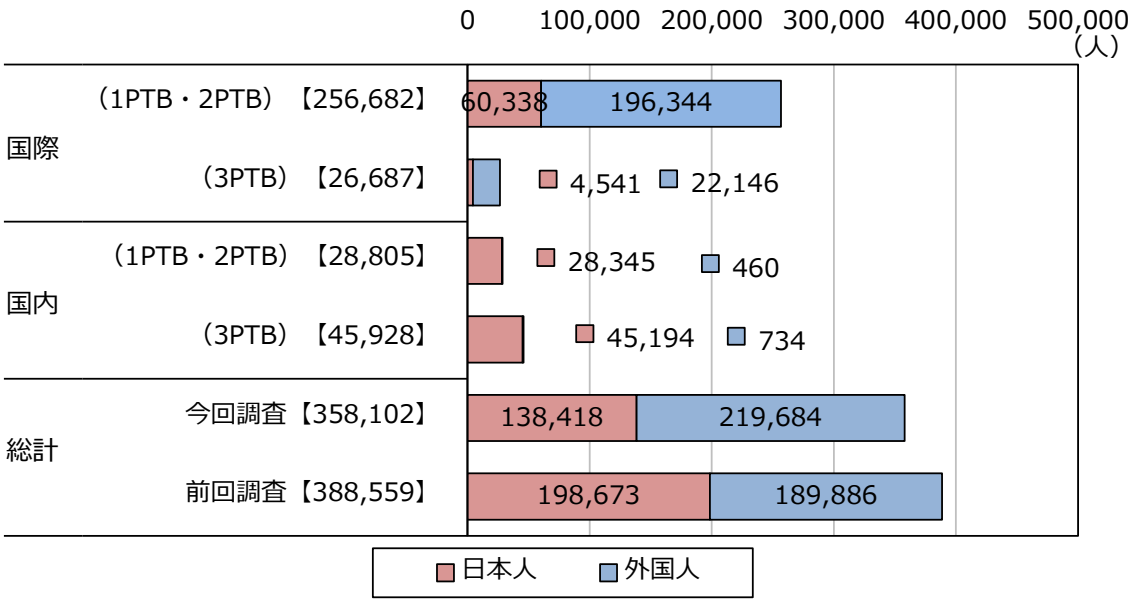


図 3-3-1　日本人／外国人別構成（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

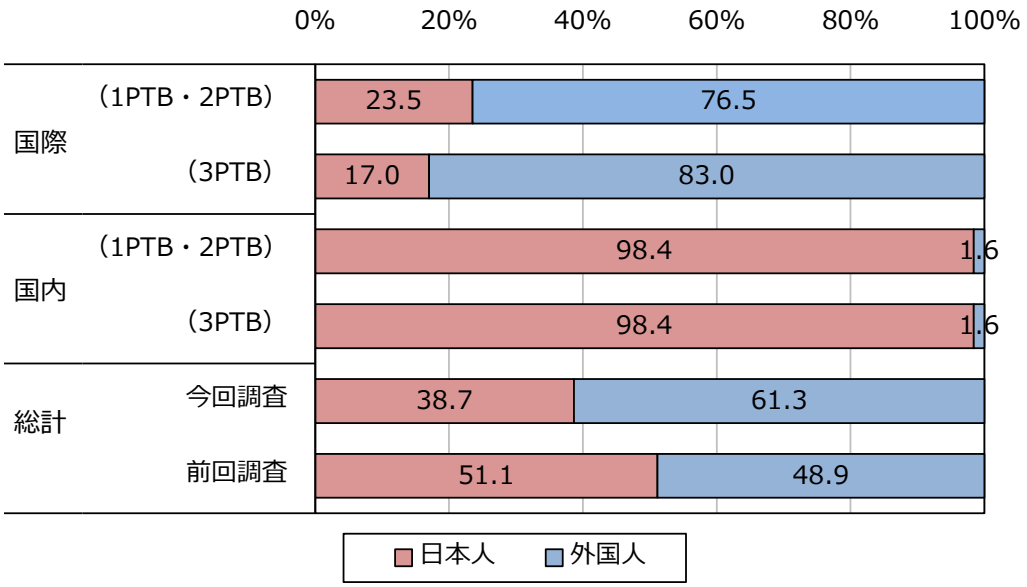


図 3-3-2　日本人／外国人別構成（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

国際線利用者の出発旅客数を方面別にみると、「韓国」が 54,240 人と最も多く、次いで「中国」の 40,858 人となっている。日本人、外国人別にみると、日本人では「韓国」「北米」方面が多く、外国人では「韓国」「中国」方面が多くなっている。（図 3-3-3）

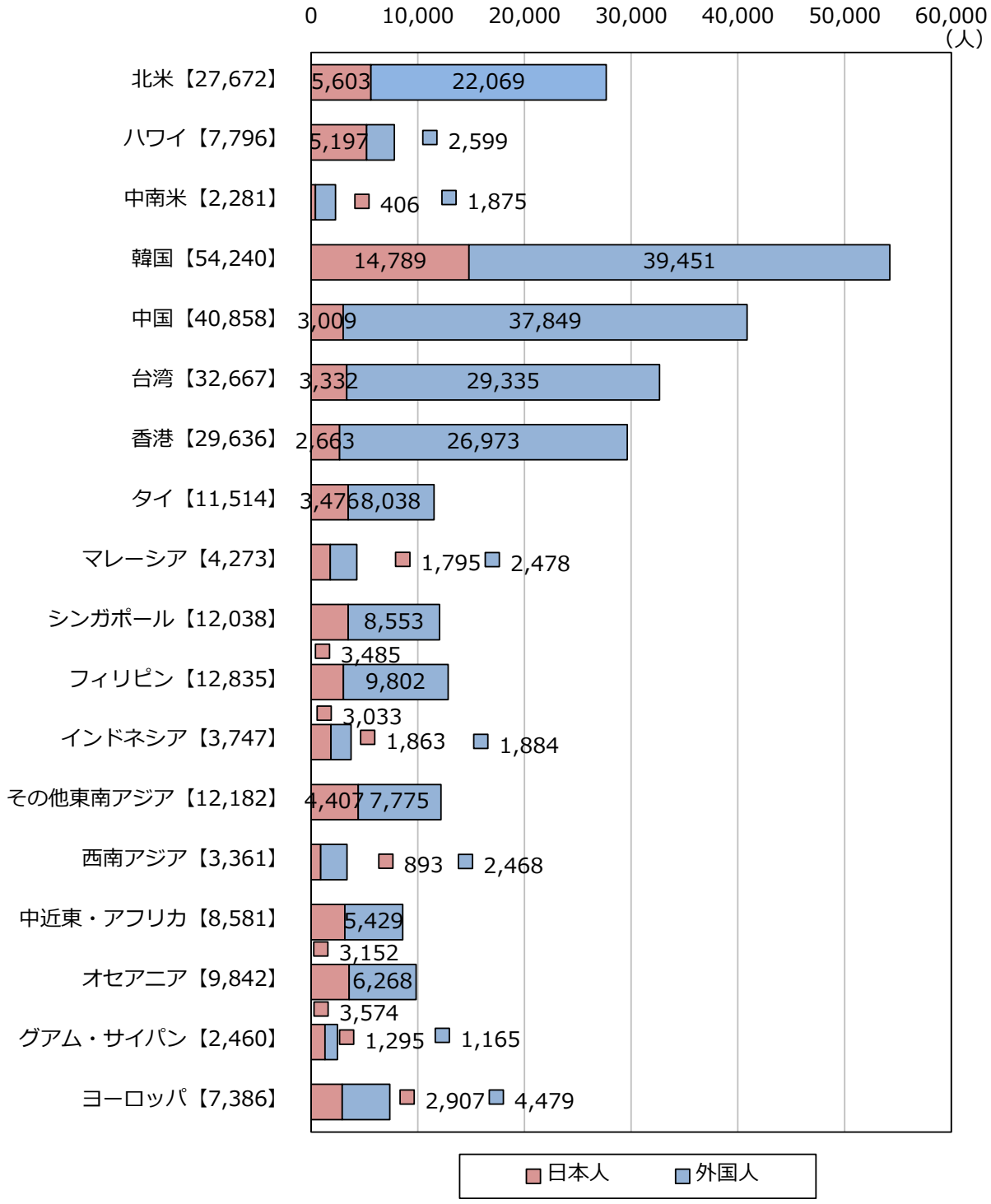


図 3-3-3　国際線利用者の日本人／外国人別構成（方面別）《週間拡大値》

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「ハワイ」「グアム・サイパン」で高く、一方、外国人は「中国」「香港」で高くなっている（図 3-3-4）。

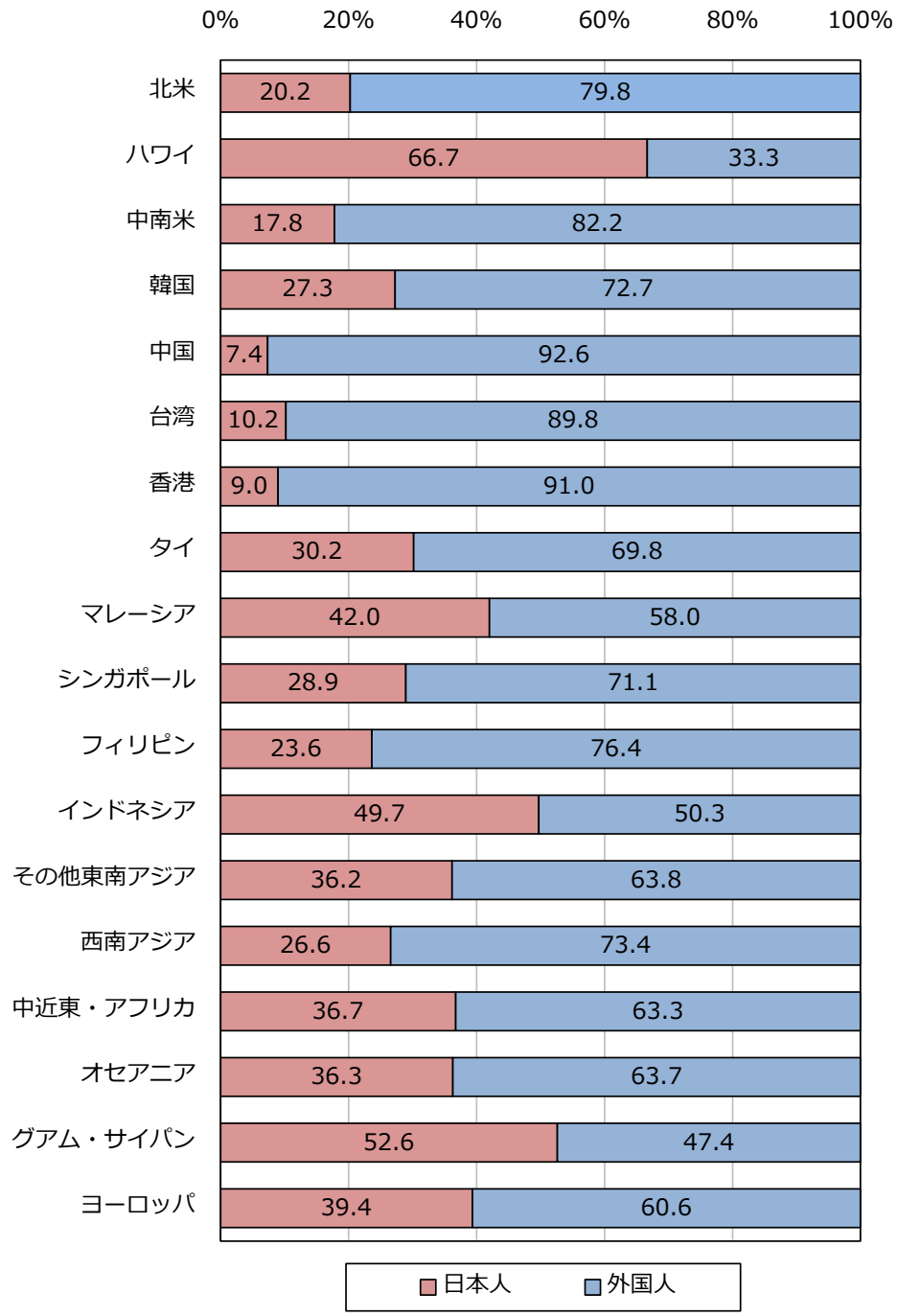


図 3-3-4　国際線利用者の日本人／外国人別構成（方面別）《構成比》

（２）性別

アンケート回答者の性別については、男性が 168,851 人（47.2%）、女性が 185,263 人（51.7%）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、外国人ともに女性の割合がやや高く、日本人の方がより女性の割合が高い。（図 3-3-5、図 3-3-6）

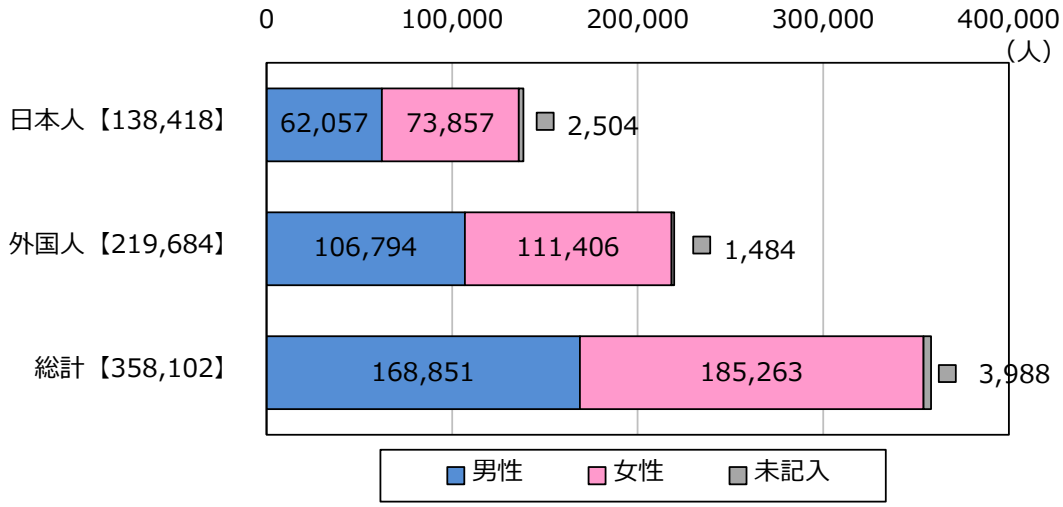


図 3-3-5　性別構成（日本人／外国人別）《週間拡大値》

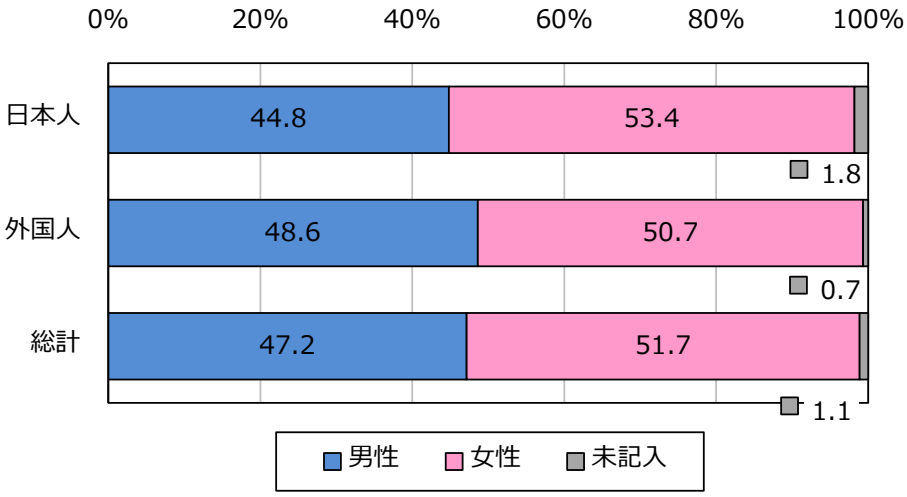


図 3-3-6　性別構成（日本人／外国人別）《構成比》

1PTB・2PTB 国際線利用者は男女比がほぼ同じだが、それ以外では女性の割合が高くなっている（図 3-3-7、図 3-3-8）。

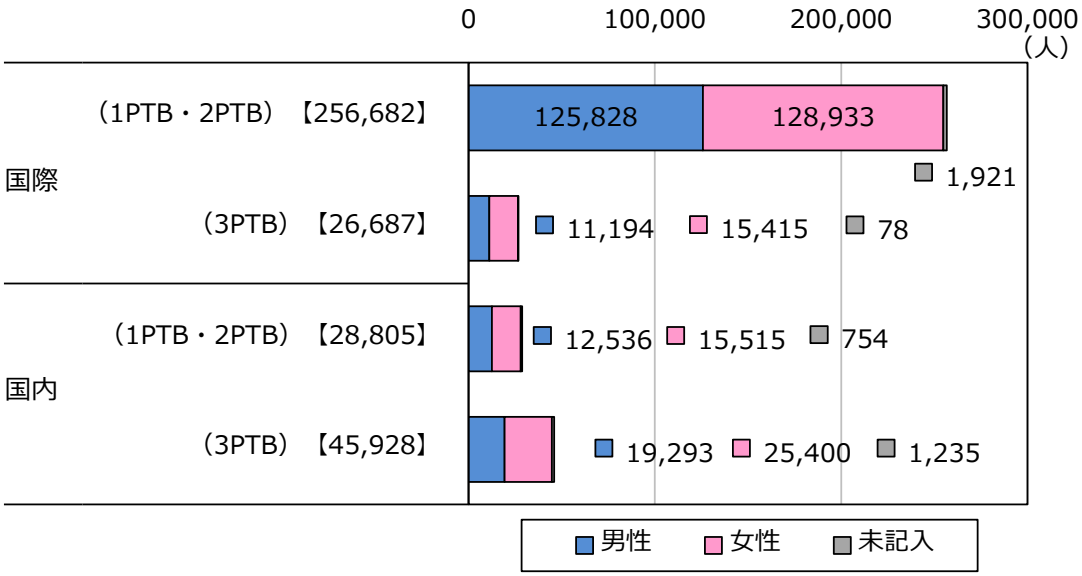


図 3-3-7　性別構成（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

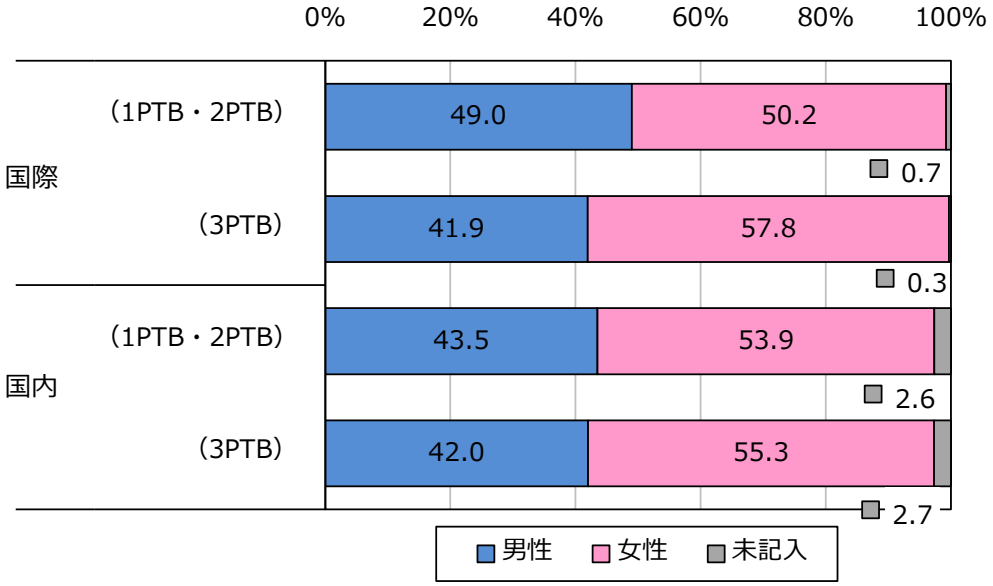


図 3-3-8　性別構成（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

国際線利用者について方面別にみると、男性、女性ともに「韓国」が最も多くなっている。（図3-3-9）

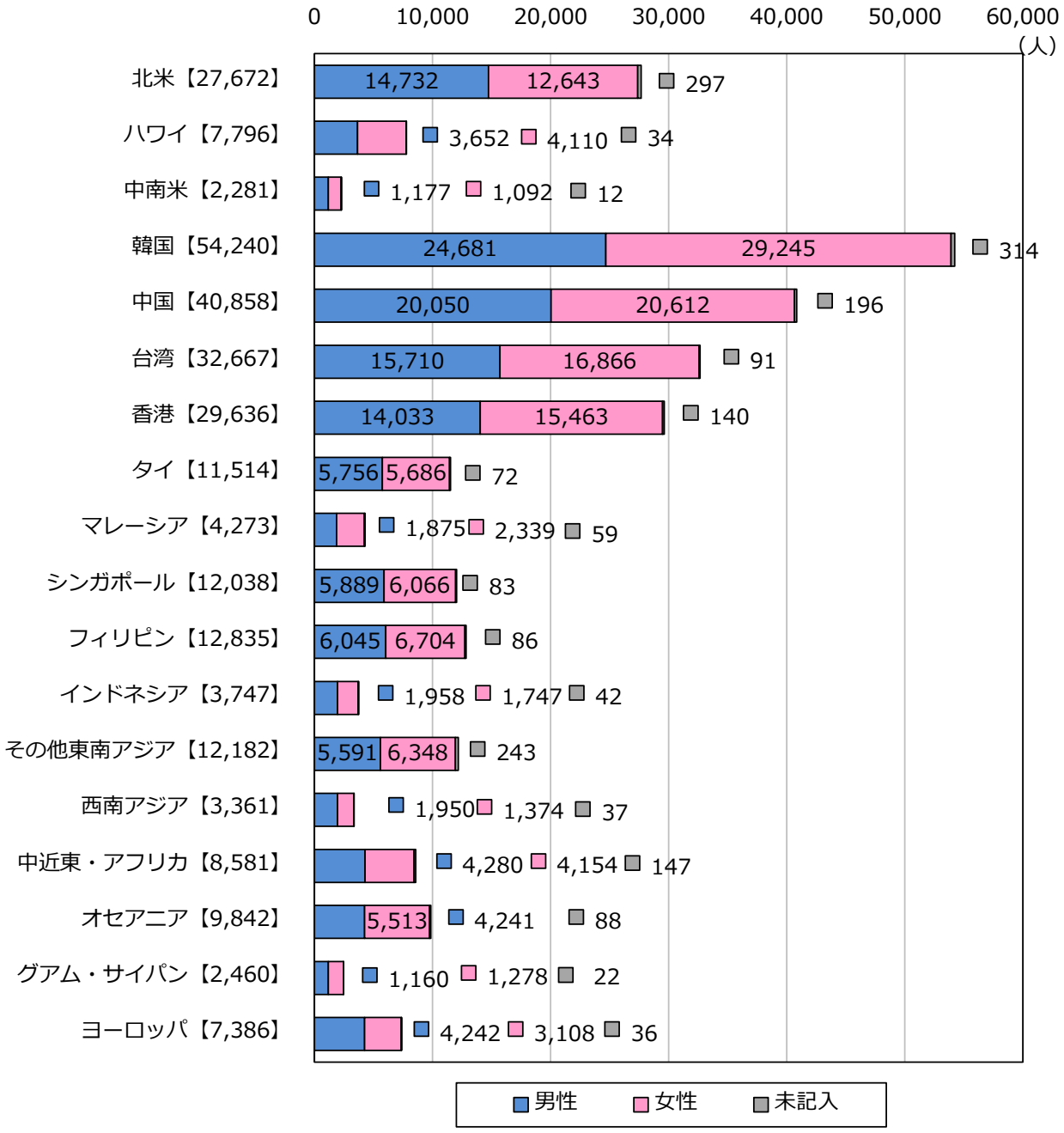


図 3-3-9　国際線利用者の性別構成（方面別）《週間拡大値》

国際線利用者を方面別に男女構成比をみると、「北米」「中南米」「タイ」「インドネシア」「西南アジア」「ヨーロッパ」方面では、女性より男性の割合が高くなっている。（図 3-3-10）

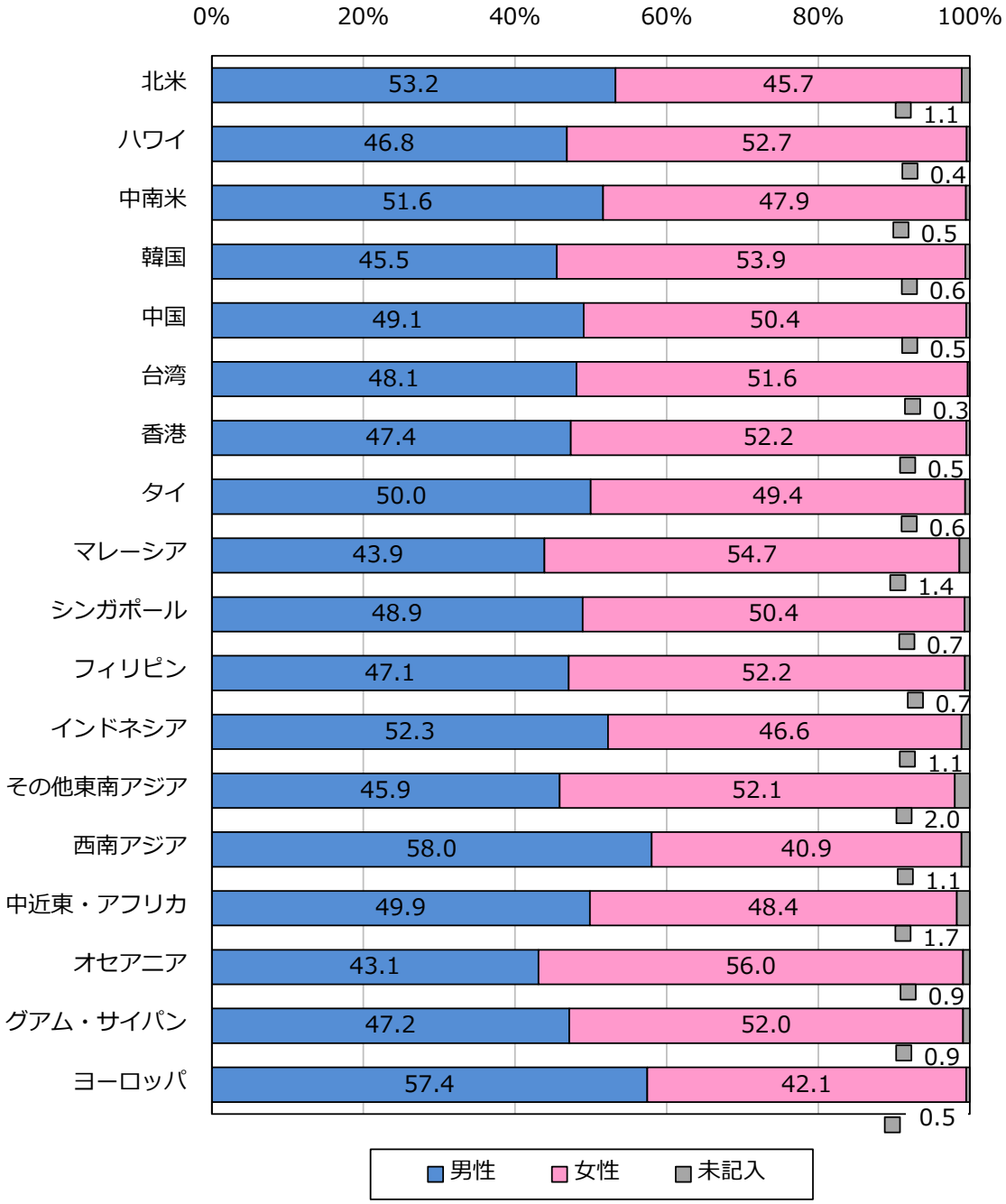


図 3-3-10　国際線利用者の性別構成（方面別）《構成比》

（３）年齢階層

アンケート回答者の年齢階層は、「39 歳以下」が 207,960 人（58.1%）と最も多く、次いで「40～59 歳」の 106,302 人（29.7%）となっており、前回調査より「39 歳以下」の割合が 6 ポイントほど増加している。（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 20.8%、外国人では「39 歳以下」が 63.8%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）。

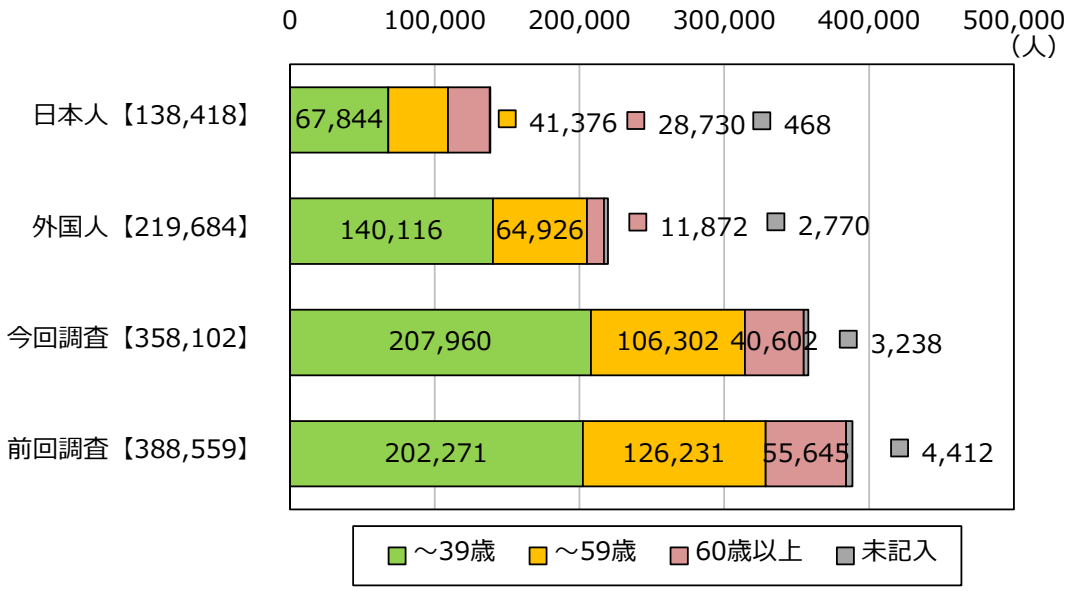


図 3-3-11　年齢階層別構成（日本人／外国人別）《週間拡大値》

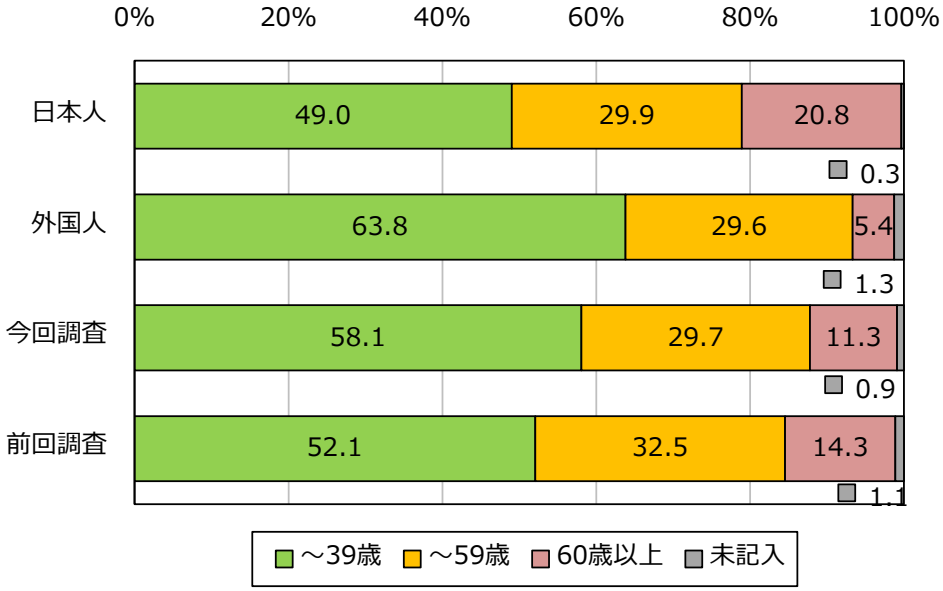


図 3-3-12　年齢階層別構成（日本人／外国人別）《構成比》

国際線、国内線ともに「39 歳以下」が最も多くなっているが、ターミナル別の構成比では国内線より国際線の方が「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 74.1%となっている。（図 3-3-13、図 3-3-14）

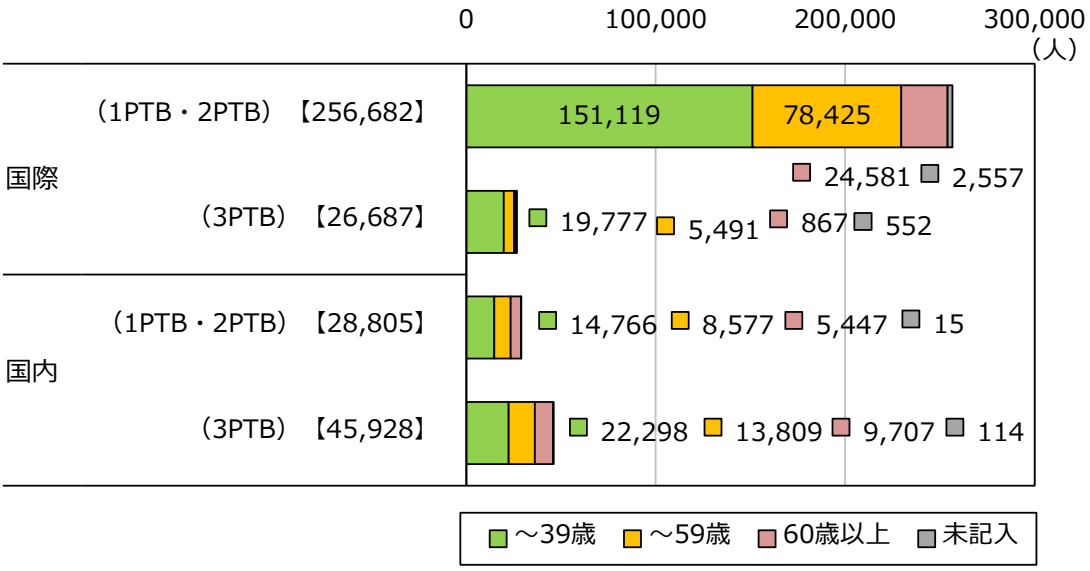


図 3-3-13　年齢階層別構成（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

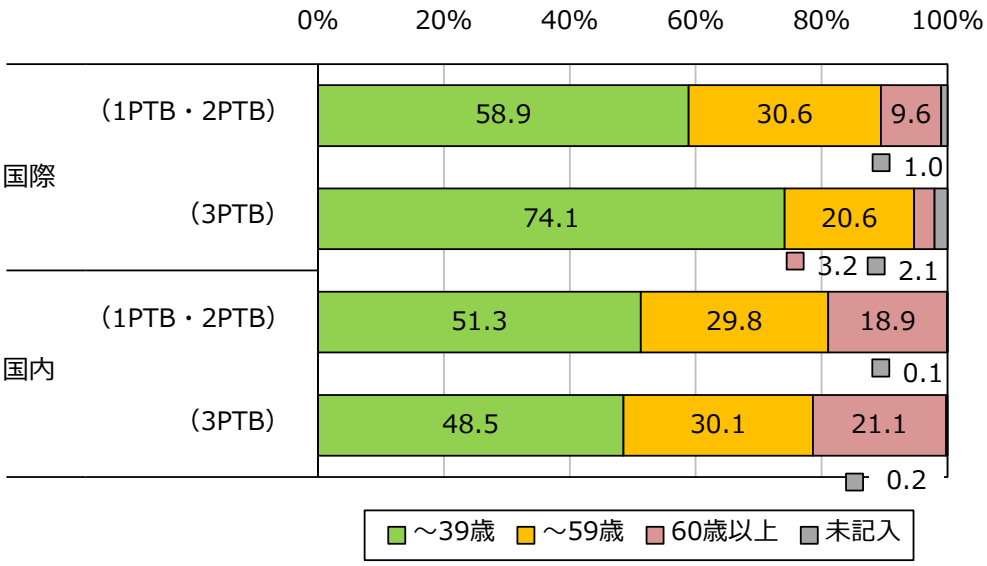


図 3-3-14　年齢階層別構成（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

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「台湾」「中国」が多い。また、「60 歳以上」では「香港」「韓国」が多くなっている。（図 3-3-15）

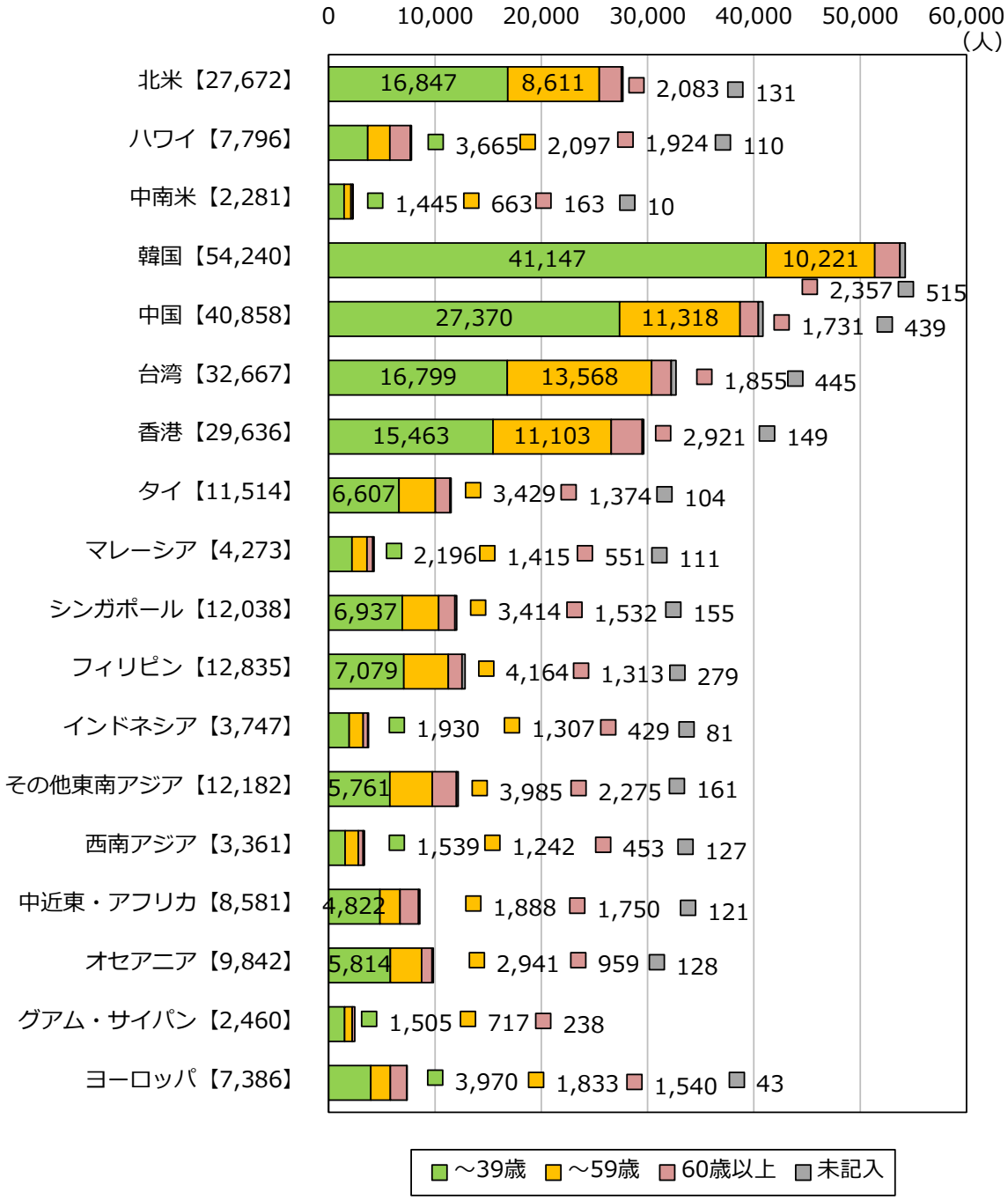


図 3-3-15　国際線利用者の年齢階層別構成（方面別）《週間拡大値》

国際線利用者を方面別の構成比でみると、「39 歳以下」では「韓国」「中国」が高く、「40～59 歳」では「台湾」「香港」が高く、「60 歳以上」では「ハワイ」「ヨーロッパ」が高くなっている（図 3-3-16）。

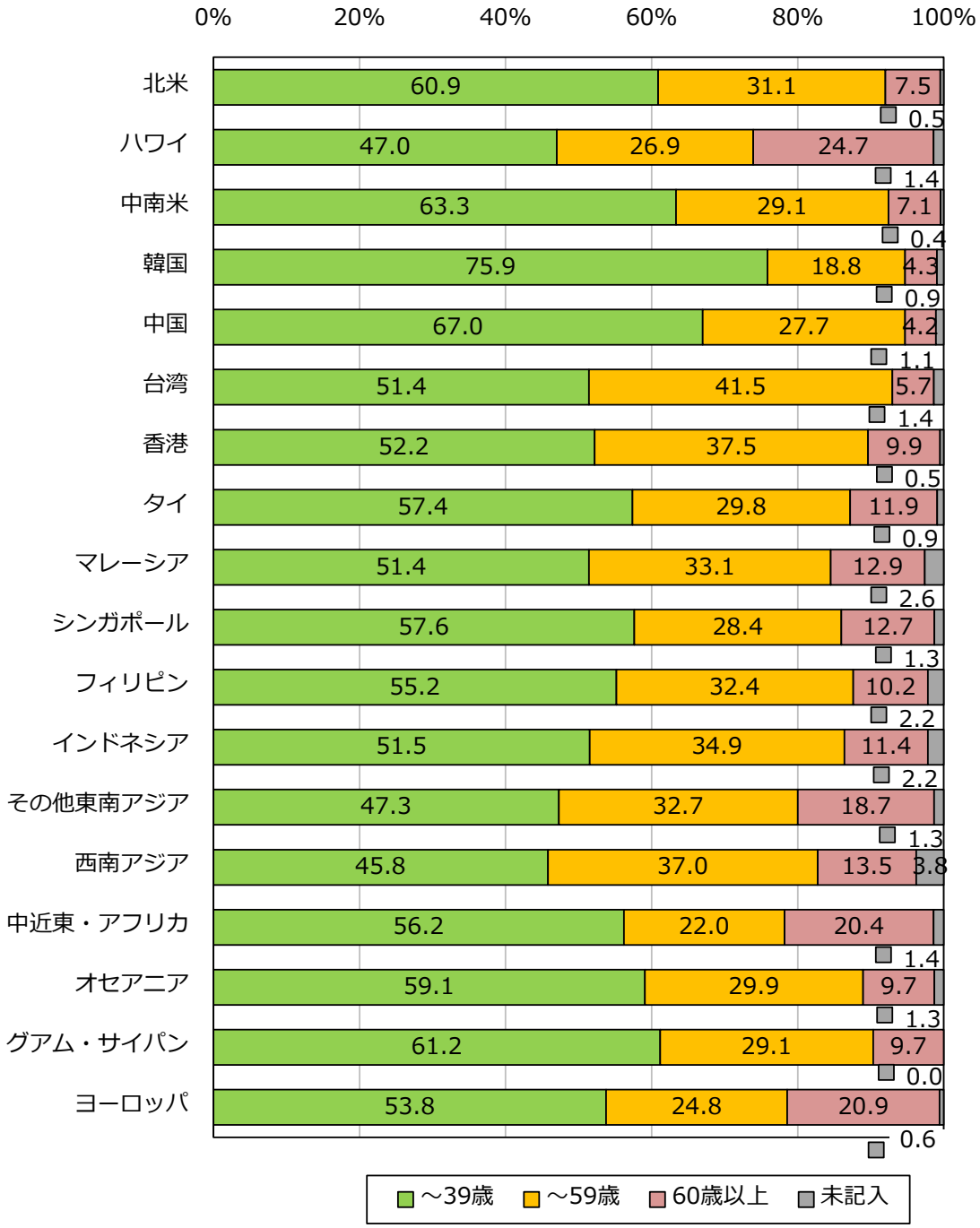


図 3-3-16　国際線利用者の年齢階層別構成（方面別）《構成比》

（４）職業

アンケート回答者の職業は、「会社員・公務員」が 180,350 人（50.4%）と最も多く、次いで「学生」の 81,546 人（22.8%）となっている。（図 3-3-17、図 3-3-18）

日本人／外国人別でみても、日本人、外国人ともに「会社員・公務員」が最も高いが、外国人では「学生」が 31.4%と日本人に比べて高くなっている。（図 3-3-18）

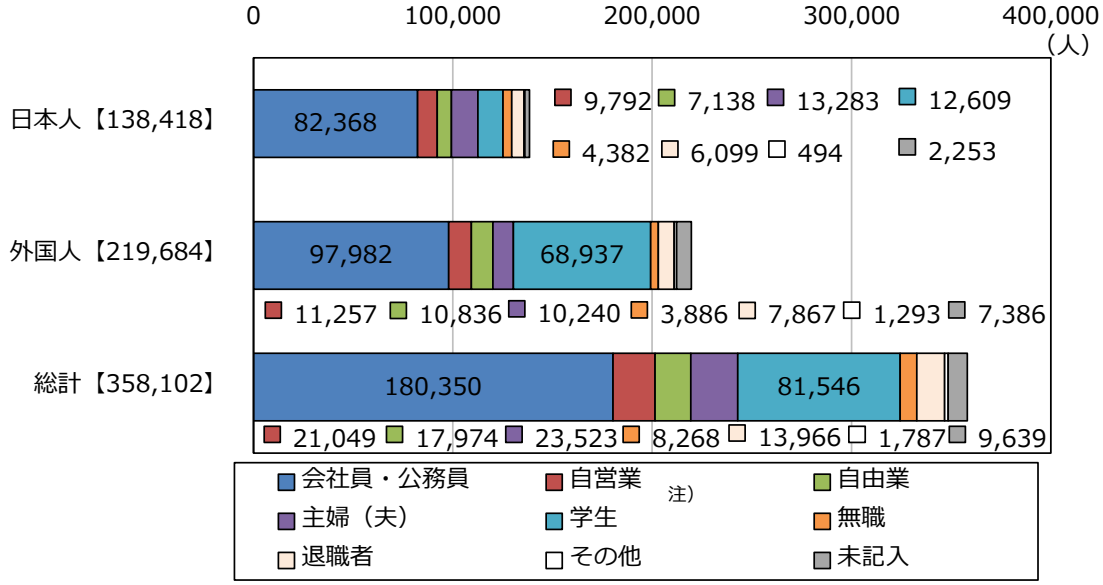


図 3-3-17　職業別構成（日本人／外国人別）《週間拡大値》

注）「その他」は、ボランティア・団体職員の 136 人、不明（職業が判別できないもの）・記載無しが 1,651 人となっている。

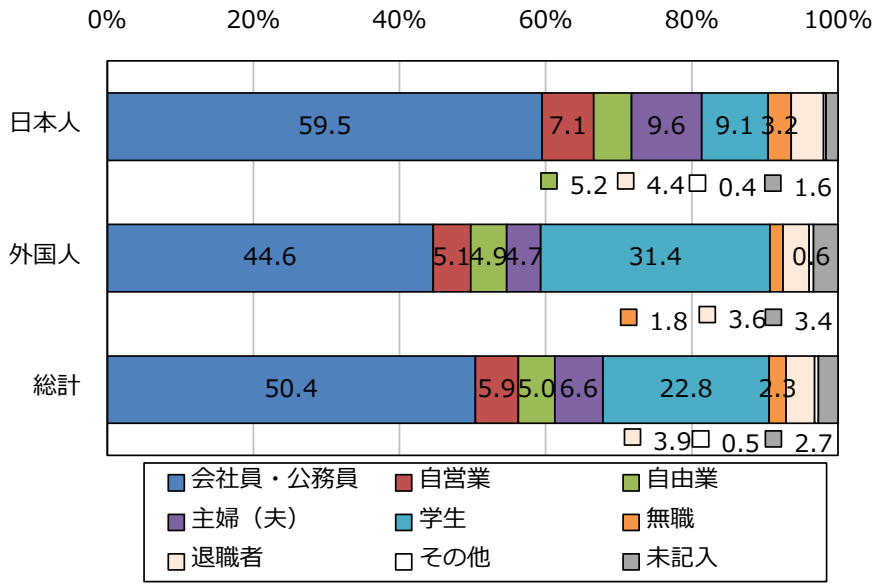


図 3-3-18　職業別構成（日本人／外国人別）《構成比》

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）ターミナル別構成比では、国内線より国際線の方が「学生」の割合が高くなっている。（図 3-3-20）

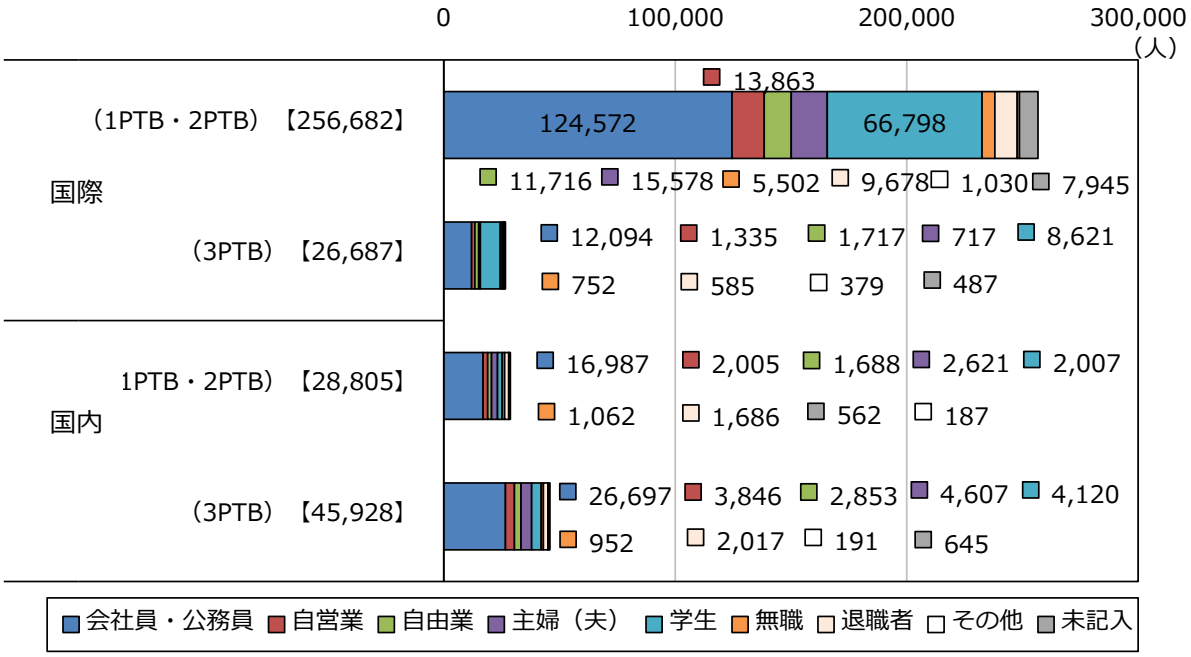


図 3-3-19　職業別構成（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

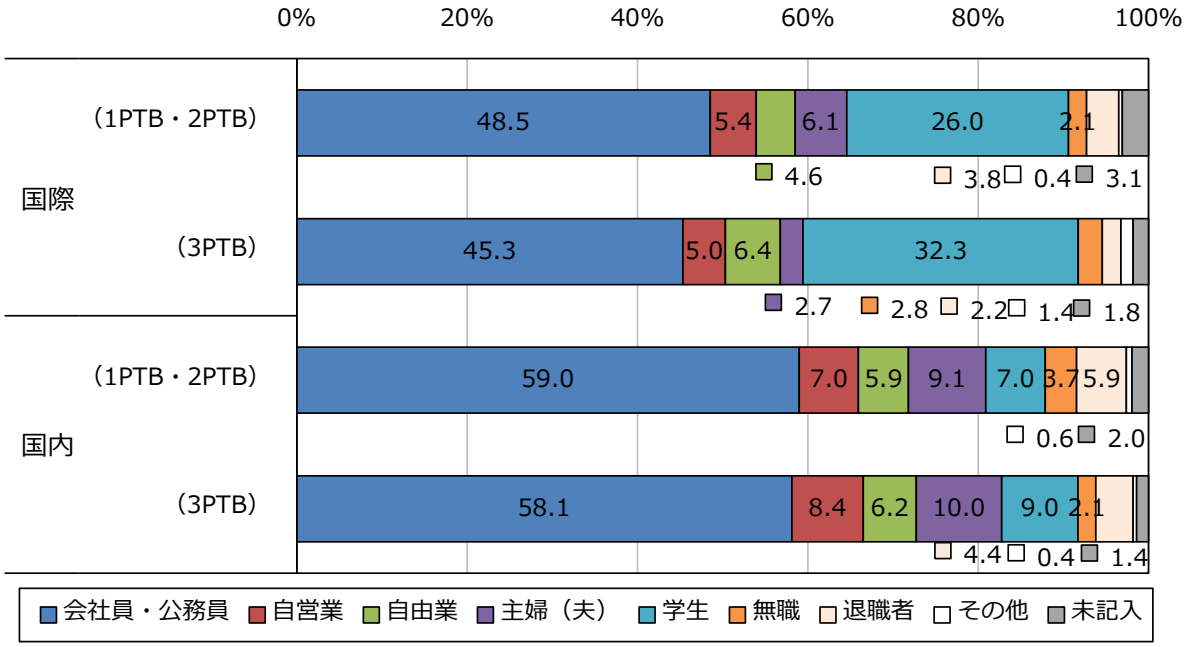


図 3-3-20　職業別構成（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

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「北米」「グアム・サイパン」での割合が高い。「自営業」の割合は「タイ」「フィリピン」で高く、「自由業」の割合は「中国」「台湾」で高く、「主婦（夫）」の割合は「西南アジア」「ヨーロッパ」で高い。また、「学生」の割合は「韓国」「中国」で高く、「無職」の割合は「マレーシア」「中近東・アフリカ」で高く、「退職者」の割合は「タイ」「その他東南アジア」で高くなっている。（図 3-3-21）

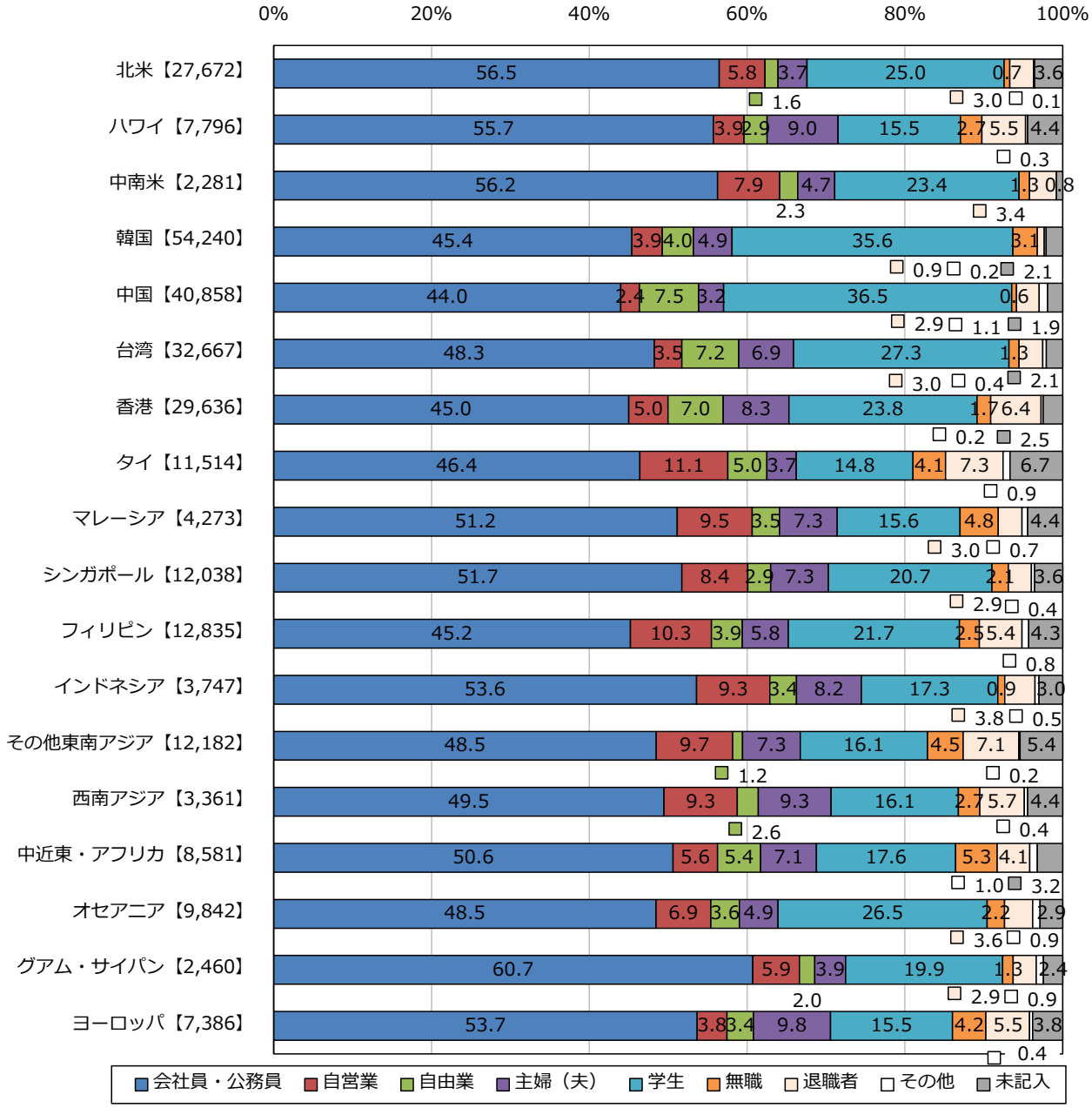


図 3-3-21　国際線利用者の職業別構成（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

3－4　回答者の旅行特性

（1）旅行目的【日本人：問 1、外国人：問 1】

日本人の旅行目的は、「国内旅行」の 51,183 人（37.0%）が最も多く、次いで「海外旅行」の 48,750 人（35.2%）となっており、前回調査より「国内旅行」が多くなっている。ターミナル別の構成比に着目すると、「海外出張」は 1PTB・2PTB 国際線で高く、「国内出張」は 3PTB 国内線、「トランジット」は 1PTB・2PTB 国内線で高い。（図 3-4-1、図 3-4-2）

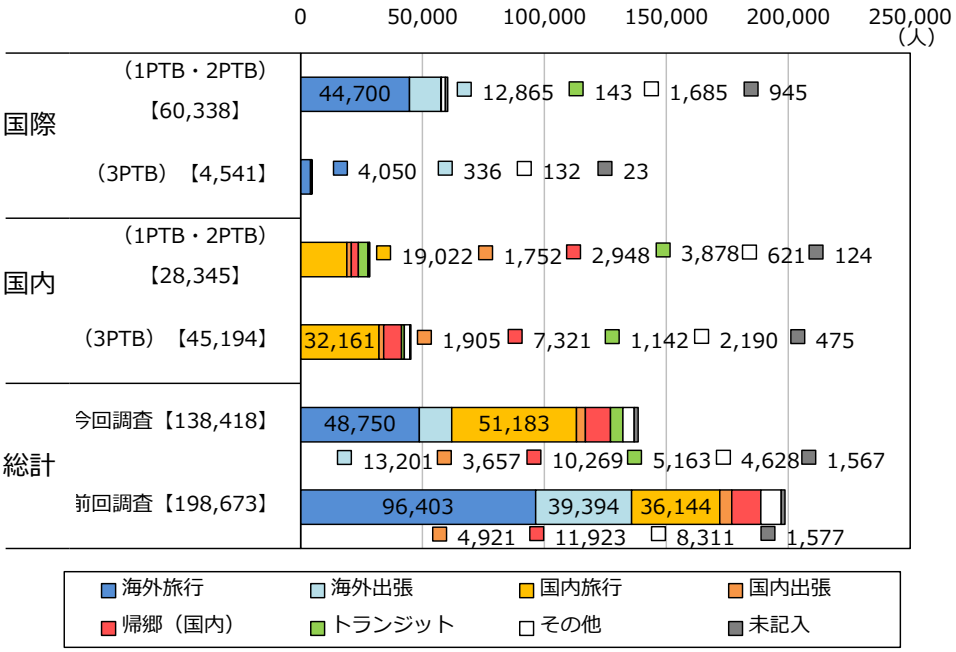


図 3-4-1　日本人の旅行目的（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

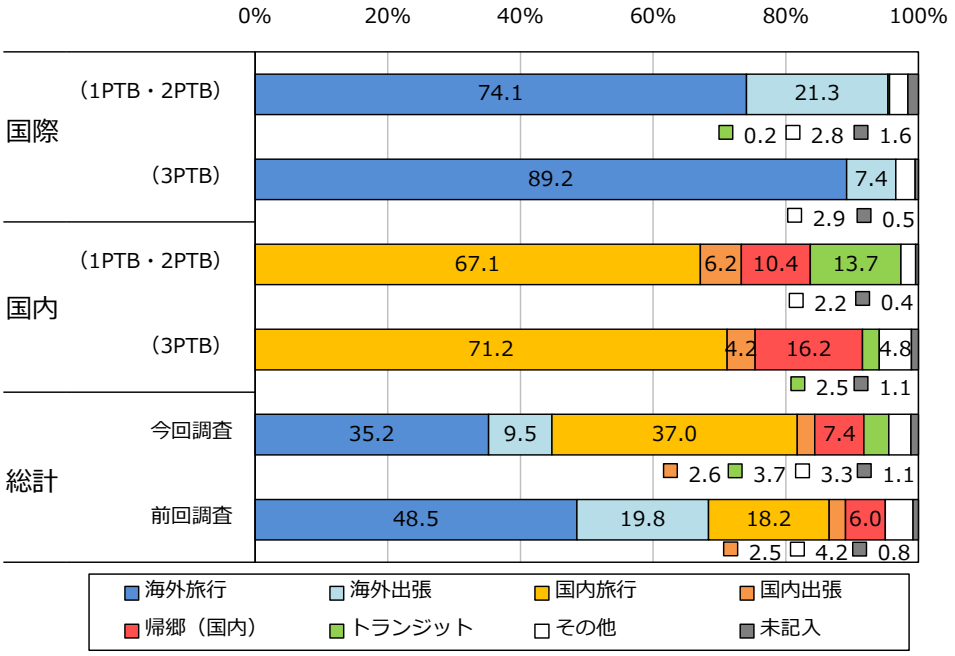


図 3-4-2　日本人の旅行目的（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※今回調査では「トランジット」の選択肢を追加している。

外国人の来日目的は、「観光」の 197,559 人（89.9%）が最も多く、次いで「ビジネス」の 10,996 人（5.0%）となっており、前回調査より「観光」が約 4.7 万人増加している。ターミナル別の構成比に着目すると、1PTB・2PTB 国内線利用者で「トランジット」の割合が 62.6%と高くなっている。（図 3-4-3、図 3-4-4）

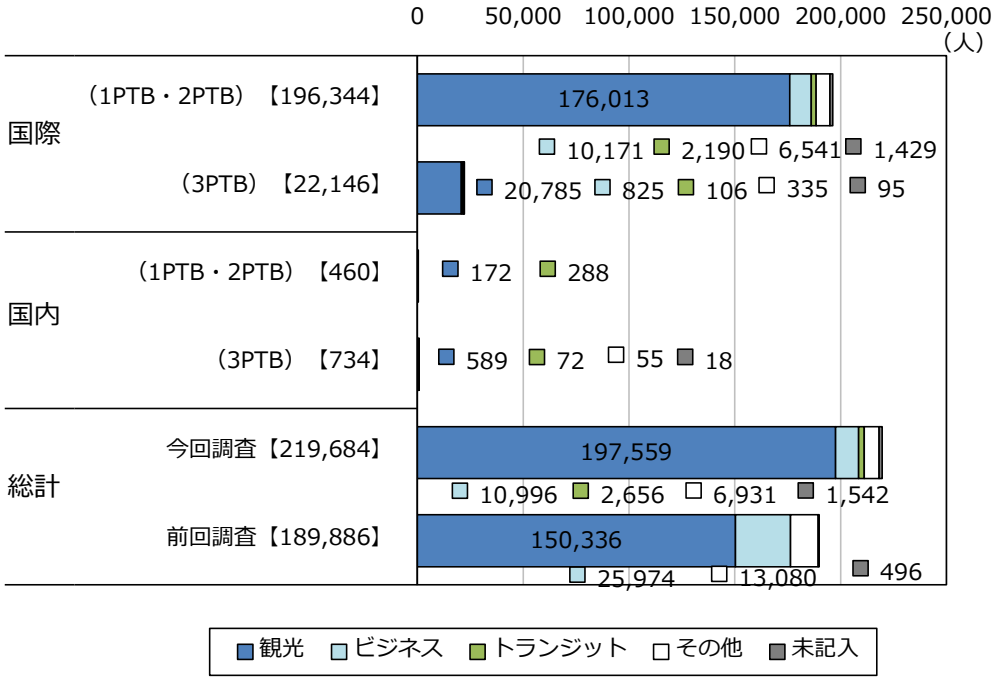


図 3-4-3　外国人の来日目的（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

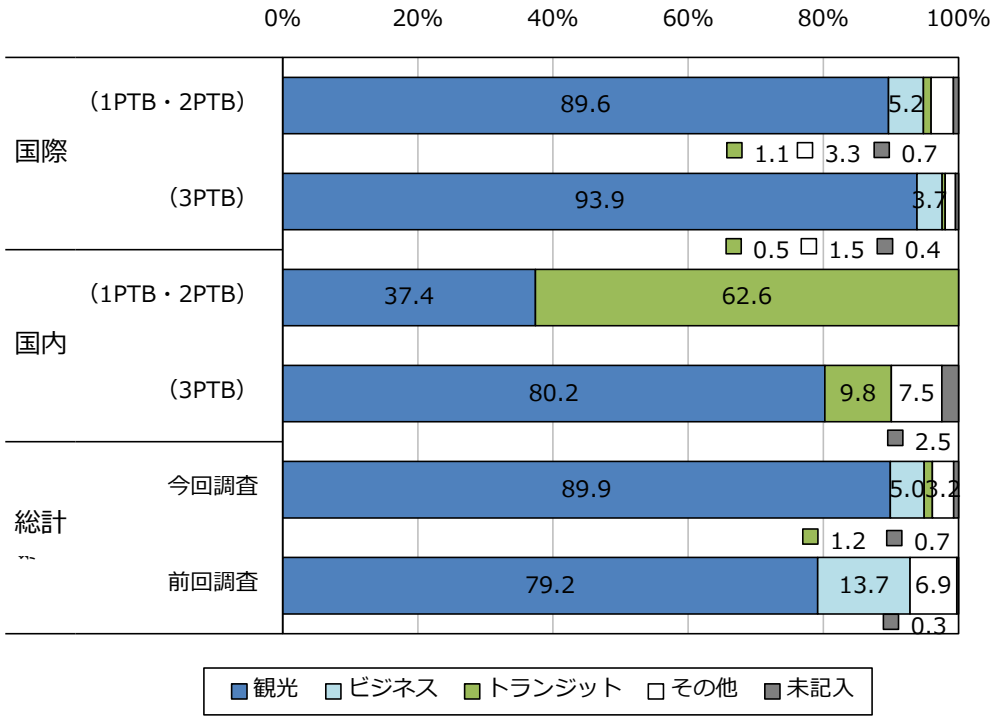


図 3-4-4　外国人の来日目的（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※今回調査では「トランジット」の選択肢を追加している。

国際線を利用する日本人の旅行目的について方面別構成比をみると、「海外旅行」は「ハワイ」「グアム・サイパン」方面が上位で、95%を超えている。一方、「海外出張」は「中南米」「中国」で上位となっている。「トランジット」は「北米」「香港」「オセアニア」のみとなっている。（図3-4-5）

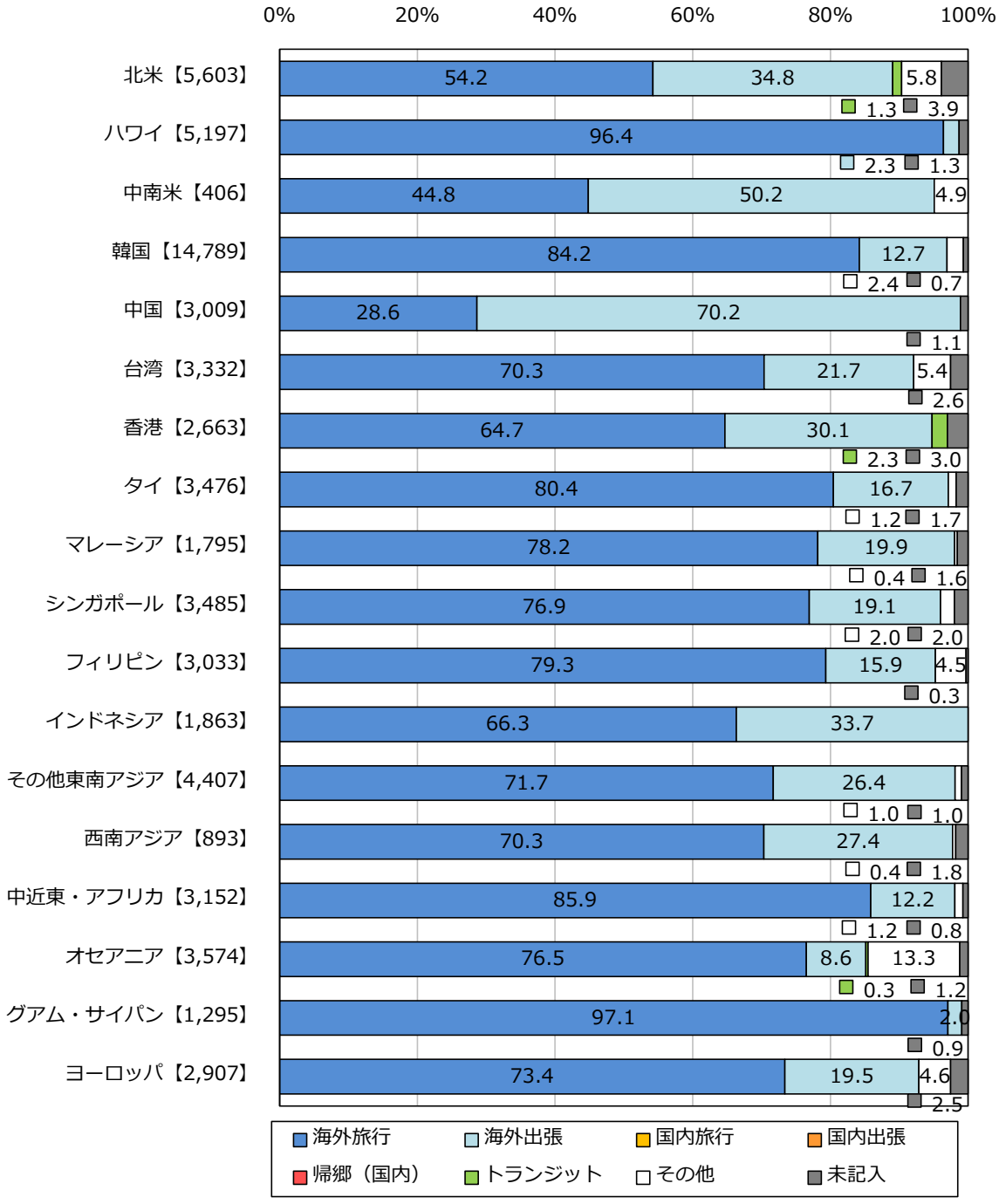


図 3-4-5　日本人の旅行目的（方面別）《構成比》

※【　】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構成比をみると、「観光」は 8～9 割程度となっており、「台湾」「香港」方面で約 96%と上位となっている。一方、「ビジネス」は「タイ」「西南アジア」で上位となり、特に「西南アジア」では 33.6%と高い。「トランジット」の割合は「北米」「インドネシア」で上位となっている。（図 3-4-6）

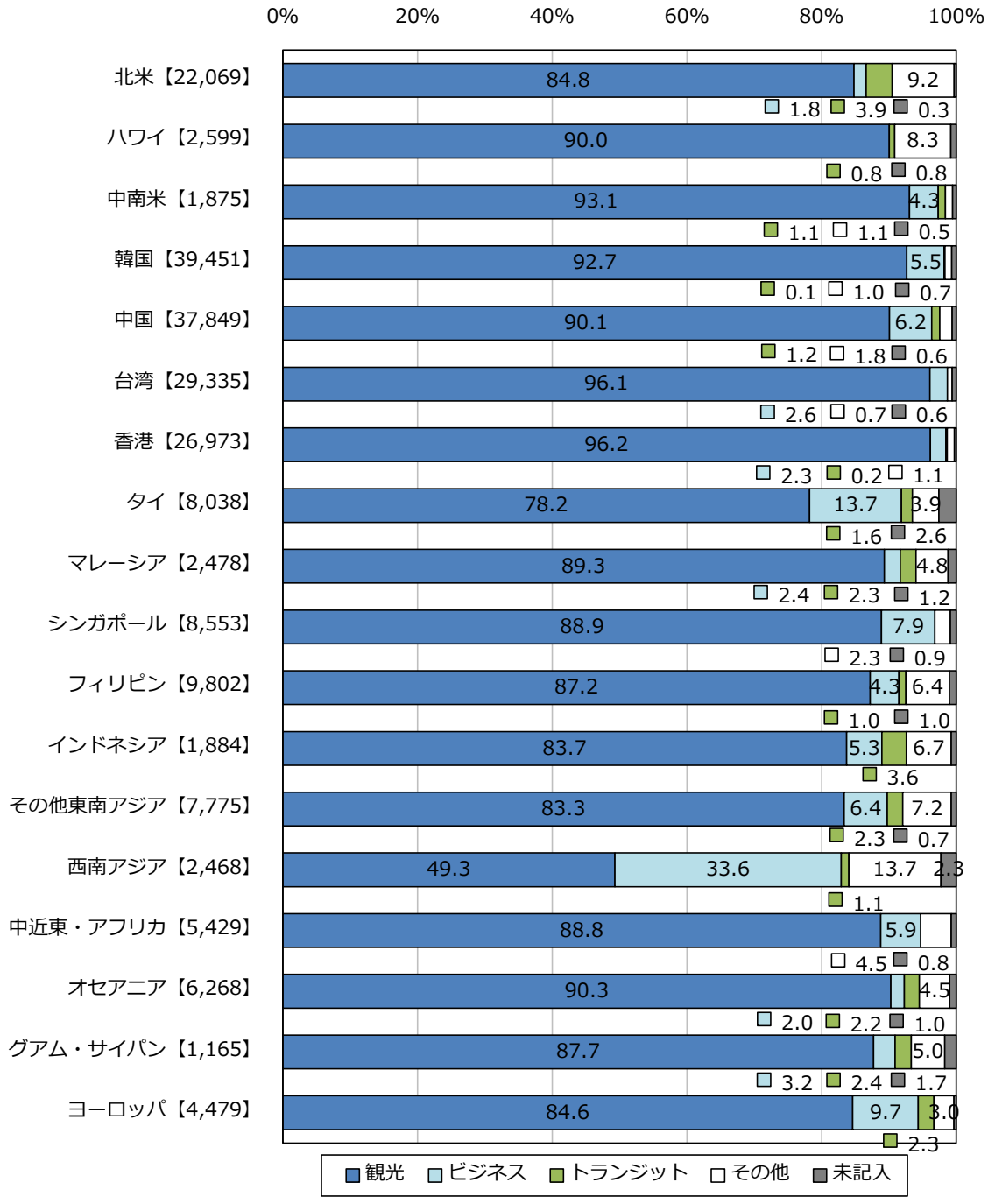


図 3-4-6　外国人の来日目的（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

日本人のトランジットでの目的では、「帰郷（国内）」の 2,583 人（50.0%）が最も多く、次いで「海外旅行」の 875 人（16.9%）となっている。（表 3-4-1）

表 3-4-1　日本人のトランジットの目的の回答

旅行目的（トランジット）	週間拡大値	構成比
帰郷（国内）	2,583	50.0%
海外旅行	875	16.9%
海外出張	782	15.1%
ワーキングホリデー	11	0.2%
記載無し・不明	912	17.7%
合計	5,163	100.0%

外国人のトランジットでの目的では、「観光」の 992 人（37.3%）が最も多く、次いで「ビジネス」の 74 人（2.8%）となっている。（表 3-4-2）

表 3-4-2　外国人のトランジットの目的の回答

来日目的（トランジット）	週間拡大値	構成比
観光	992	37.3%
ビジネス	74	2.8%
私用（親族・知人に会いに）	15	0.6%
記載無し・不明	1,575	59.3%
合計	2,656	100.0%

日本人の旅行目的で「その他」の回答では、「私用（その他）」の 1,600 人（34.8%）が最も多く、次いで「私用（親族・知人に会いに）」の 1,423 人（30.9%）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（その他）	1,600	34.8%
私用（親族・知人に会いに）	1,423	30.9%
留学	854	18.6%
学会・研修・会議	299	6.5%
試合	124	2.7%
ワーキングホリデー	99	2.2%
ボランティア	12	0.3%
記載無し・不明	189	4.1%
合計	4,600	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 4,552 人（65.7%）が最も多く、次いで「留学」の 1,032 人（14.9%）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）	4,552	65.7%
留学	1,032	14.9%
私用（その他）	610	8.8%
学会・研修・会議	379	5.5%
記載無し・不明	358	5.2%
合計	6,931	100.0%

（２）日本での滞在日数（外国人のみ）【外国人：問 2】

外国人の日本での滞在日数については、「4 日～1 週間」の 104,681 人（47.7%）が最も多く、次いで「1 週間～2 週間以内」の 70,036 人（31.9%）となっており、4 日～1 ヶ月未満の滞在者が前回調査より増加している。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 93%、3PTB で約 90%となっている。（図 3-4-7、図 3-4-8）

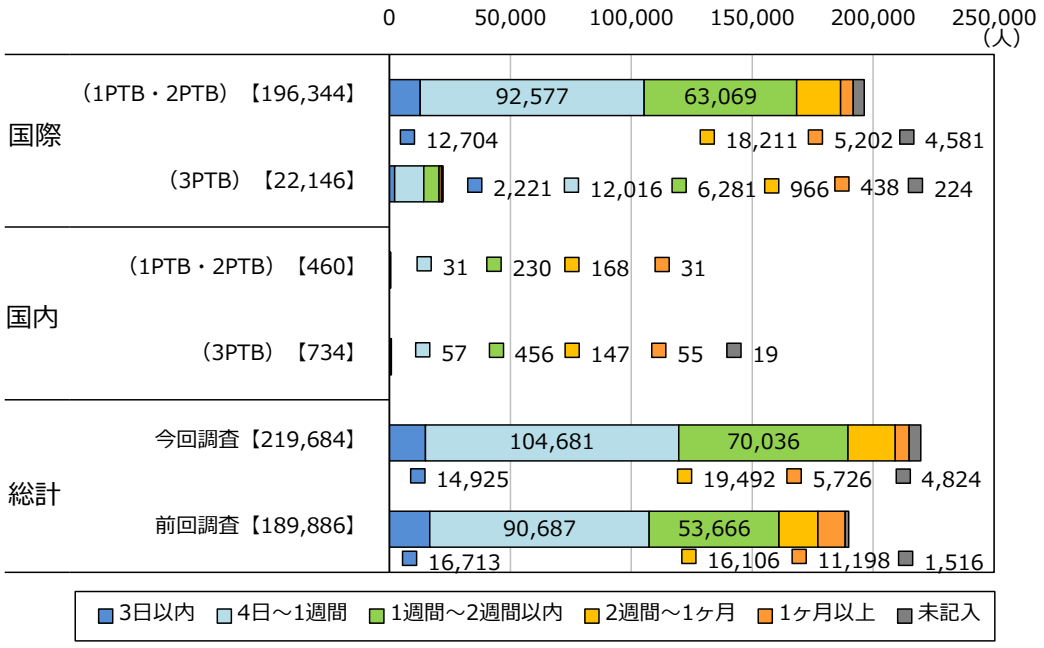


図 3-4-7　外国人の日本での滞在日数（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

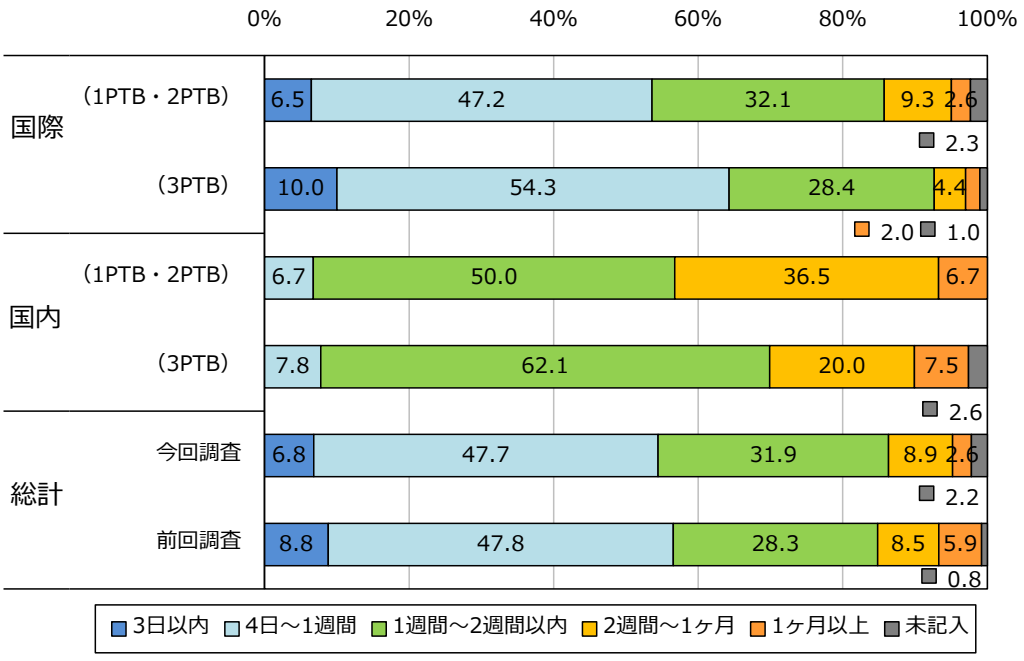


図 3-4-8　外国人の日本での滞在日数（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

（３）空港到着時刻【日本人：問 3、外国人：問 4】

空港到着時刻は、出発予定時刻の「3 時間以上」前が 123,672 人（34.5%）と最も多く、次いで「2 時間」前の 97,525 人（27.2%）となっており、80%近くの人が出発予定時刻の 2 時間前には空港に到着しており、前回調査とほぼ同じ傾向となっている。（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）

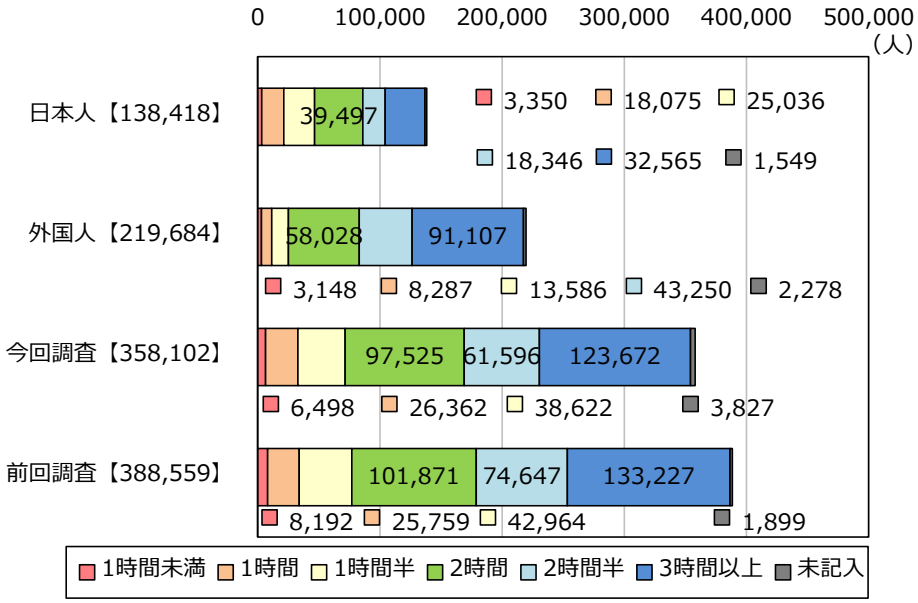


図 3-4-9　空港到着時刻（日本人／外国人別）《週間拡大値》

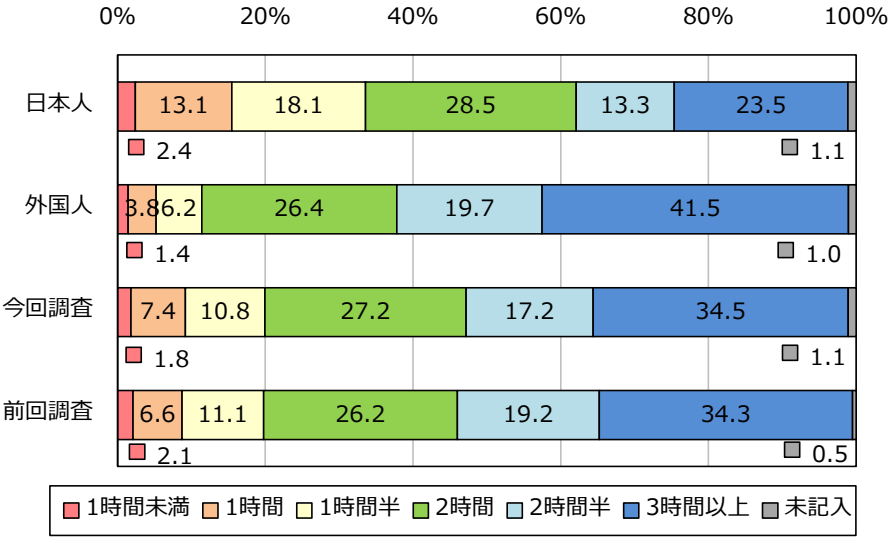


図 3-4-10　空港到着時刻（日本人／外国人別）《構成比》

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、「3 時間以上」前が 4 割程度に達している。（図 3-4-12）

ターミナル別でも大きな傾向は変わらないが、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）

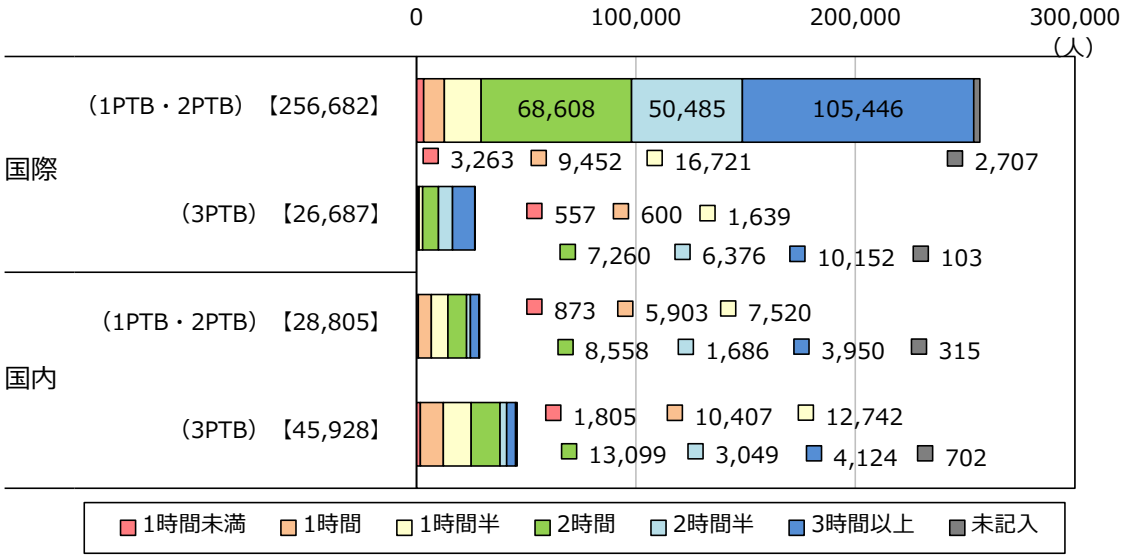


図 3-4-11　空港到着時刻（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

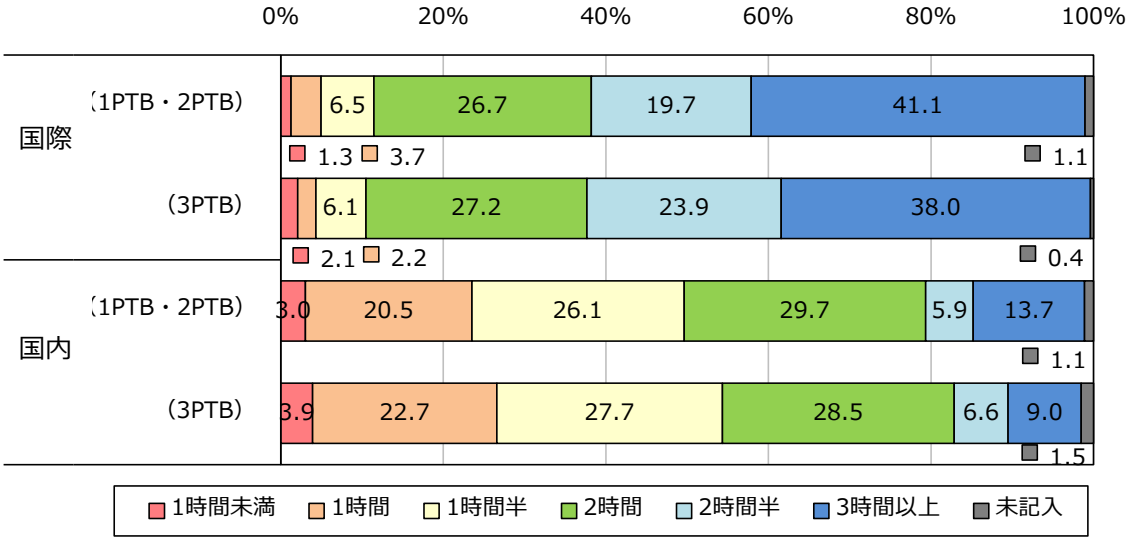


図 3-4-12　空港到着時刻（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

方面別に国際線利用者の空港到着時刻分布をみると、「北米」「ハワイ」「中南米」「中近東・アフリカ」「オセアニア」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近いのは「韓国」「その他東南アジア」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)

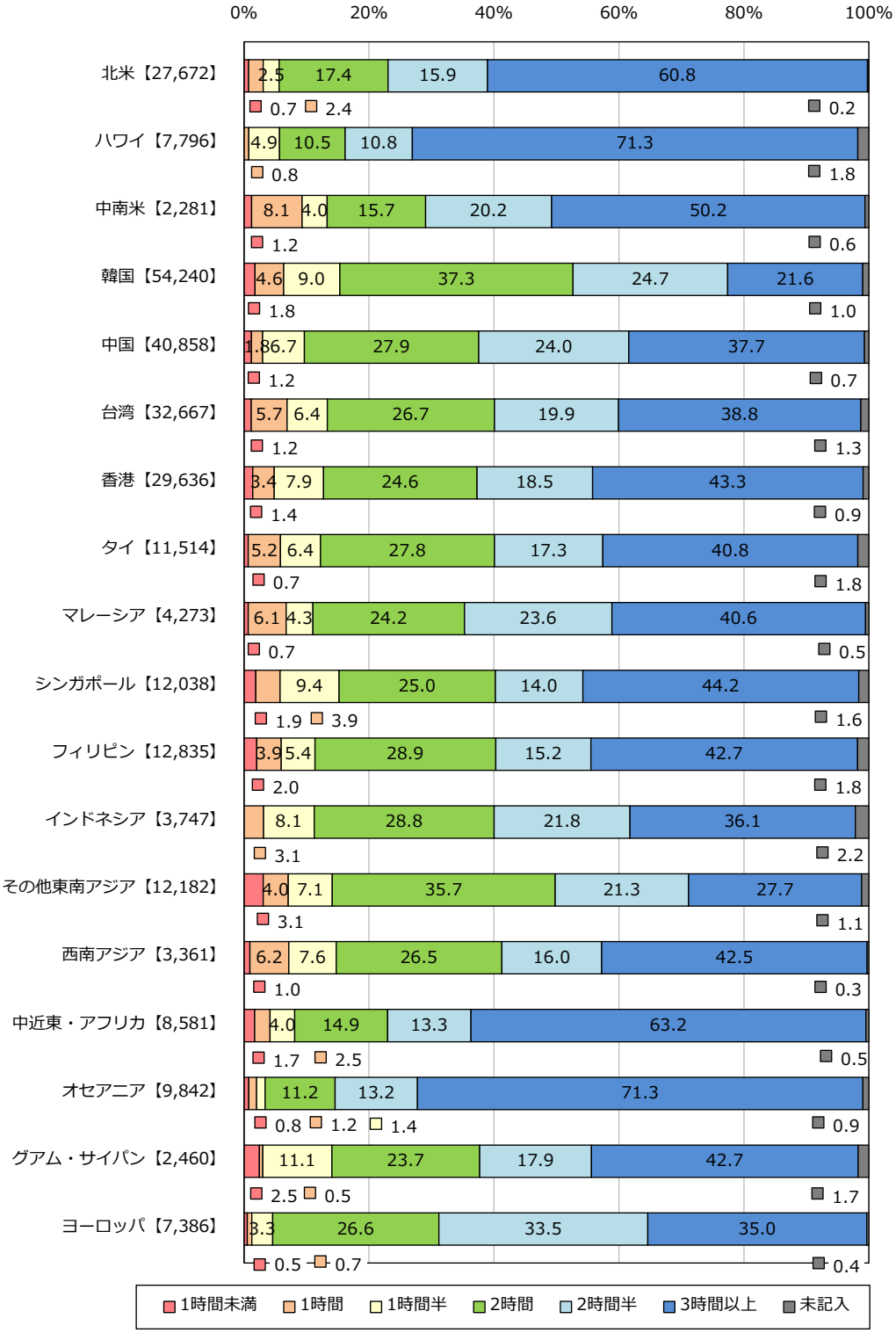


図 3-4-13　空港到着時刻（方面別）《構成比》

※【　】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、「ビジネス」において 2 割程度となっているが、それ以外の目的では 1 時間半前以内に到着する人の割合が 1 割程度となっており、外国人の到着時刻は目的に関係なく 2 時間以上前が大半となっている。(図 3-4-15)

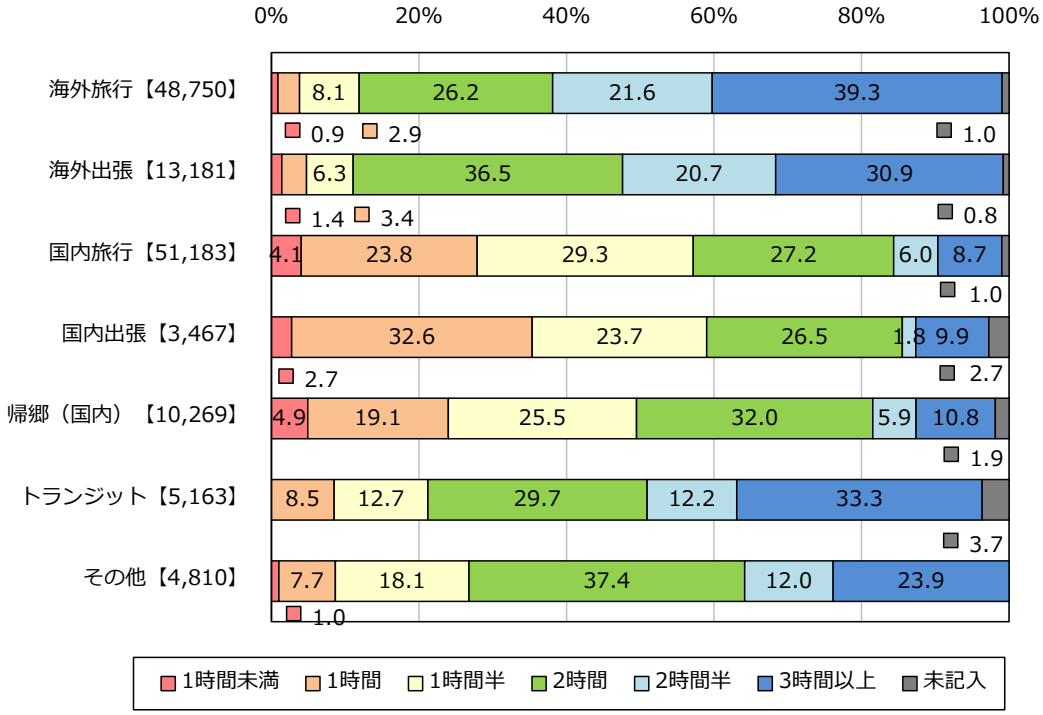


図 3-4-14　日本人の空港到着時刻（目的別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

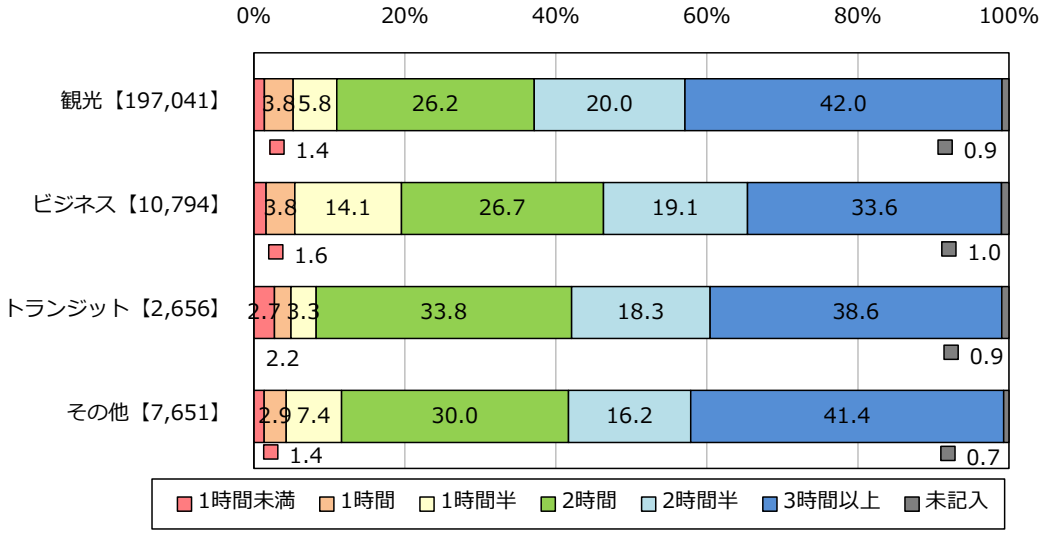


図 3-4-15　外国人の空港到着時刻（目的別）《構成比》

※【　】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、1 時間半前以内に到着する人の割合が比較的高いのは「JR 線（NEX 以外）」「京成本線」「路線バス」「自家用車」となっている。ただし、「路線バス」は 1 時間以内の到着者はいない。一方、3 時間以上前に到着する人の割合が比較的高く 4 割を超えているのは、「空港直行バス」「タクシー・ハイヤー」「飛行機」となっている。（図 3-4-16）

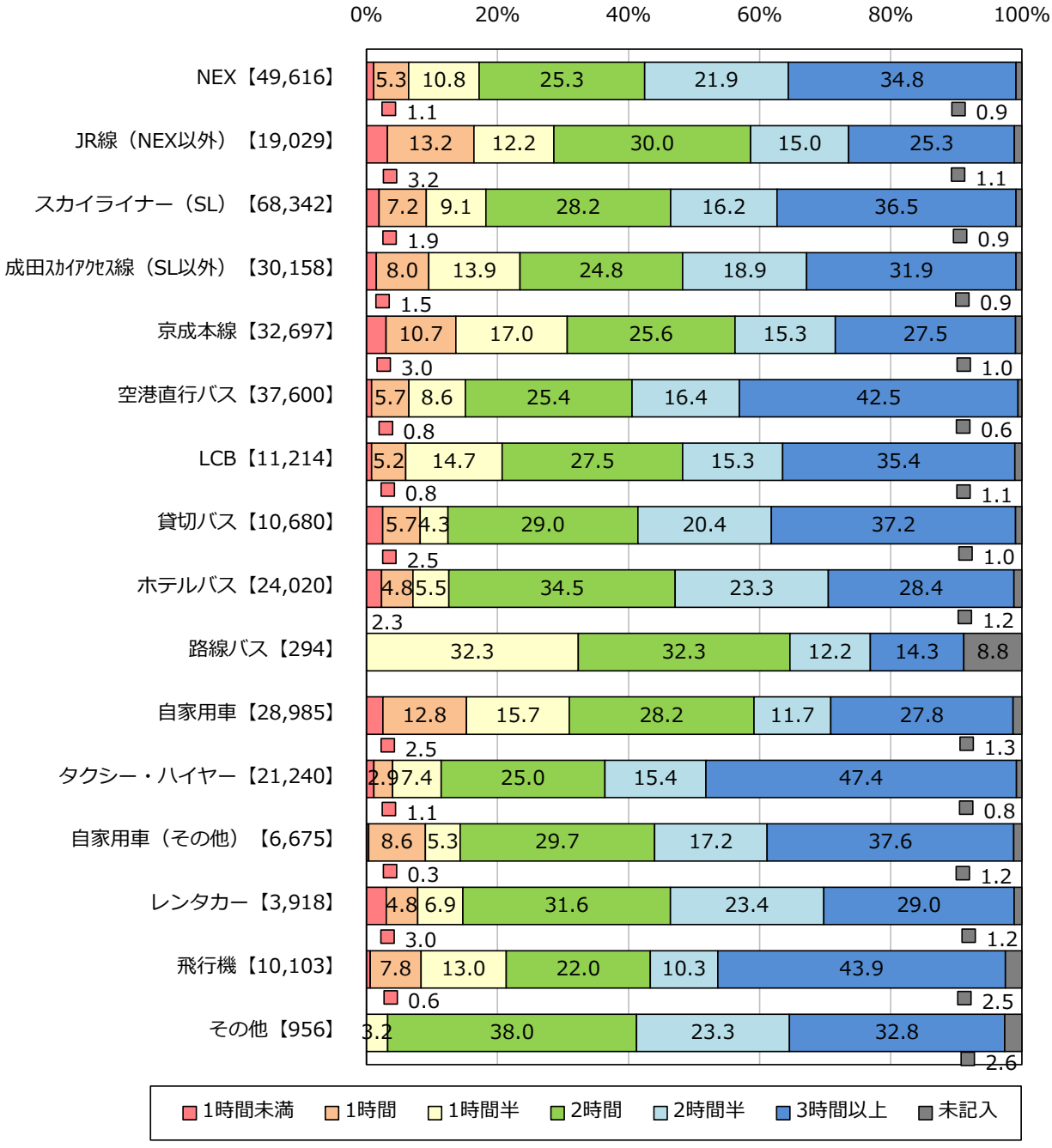


図 3-4-16　空港到着時刻（アクセス交通機関別）《構成比》

※【　】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 40 分～51 分前、国内線では約 1 時間 42 分～2 時間 44 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 42 分前、最も早いのは、3PTB 国際線利用者の日本人で 2 時間 51 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、日本人の「韓国」、外国人の「その他東南アジア」で 2 時間 16 分前、最も早いのは、日本人の「中近東」で 3 時間 52 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）	2:45	2:40	2:42
	（3PTB）	2:51	2:41	2:46
国内	（1PTB・2PTB）	1:51	2:44	2:17
	（3PTB）	1:42	1:52	1:47
総計		2:34	2:40	2:37

（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	2:49	2:59	2:54
ハワイ	3:25	3:35	3:30
中南米	2:34	2:38	2:36
韓国	2:16	2:21	2:19
中国	2:25	2:30	2:28
台湾	2:36	2:28	2:32
香港	2:17	2:37	2:27
タイ	2:36	2:33	2:35
マレーシア	2:41	2:35	2:38
シンガポール	2:42	2:40	2:41
フィリピン	2:28	2:41	2:35
インドネシア	2:27	2:36	2:32
その他東南アジア	2:29	2:16	2:22
西南アジア	2:54	2:26	2:40
中近東・アフリカ	3:52	3:08	3:30
オセアニア	3:11	3:28	3:19
グアム・サイパン	2:26	2:46	2:36
ヨーロッパ	2:39	2:32	2:36

（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、具体的な時刻を記載のものは、その時刻とし、記載が無いものは 180 分前として算出した。

（4）出発地【日本人：問 4、外国人：問 5】

出発地の構成比についてみると、日本人では「自宅」が 79.0%で最も高く、次いで「ホテル・旅館」の 13.8%となっている。（図 3-4-17）一方、外国人では「ホテル・旅館」の 83.3%が最も高く、次いで「民泊（Airbnb 等）」の 6.9%となっている（図 3-4-18）。

ターミナル別では、1PTB・2PTB 国内線利用者で、日本人、外国人ともに「トランジット（国際→国内）」が他のターミナルに比べて高く、外国人は半数を超えている（図 3-4-17、図 3-4-18）。

※前回調査では、「親族・友人・知人宅」は出発地（その他）としていたが、今回調査では、「1.自宅」としている。

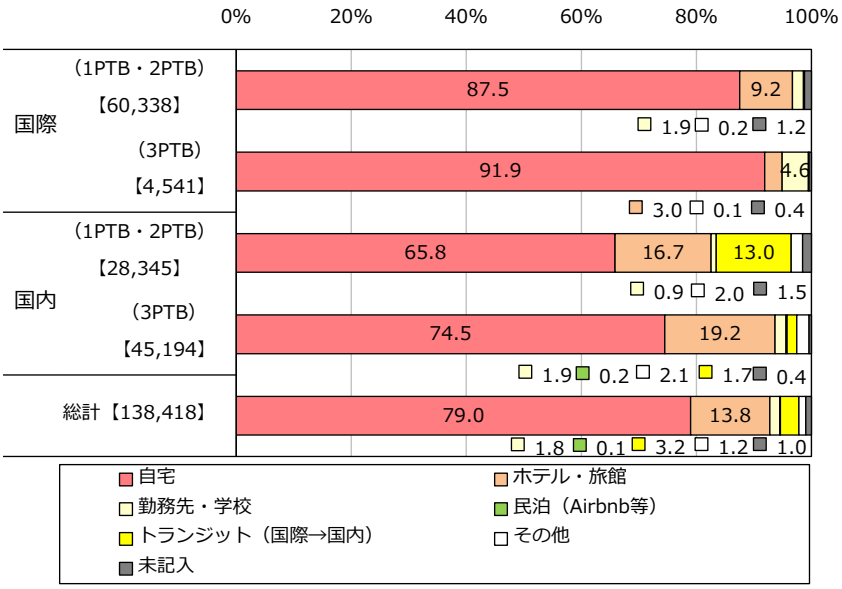


図 3-4-17　日本人の出発地（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

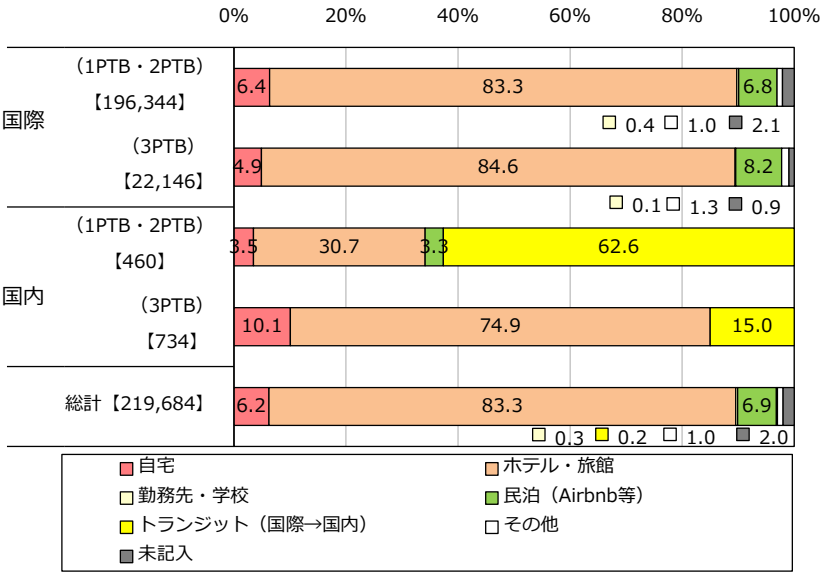


図 3-4-18　外国人の出発地（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】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」が最も高く、特に「北米」「韓国」方面で高い。「ホテル・旅館」の割合は「中南米」「ヨーロッパ」方面で高く、「勤務先・学校」の割合は「中国」「グアム・サイパン」方面で高くなっている。（図 3-4-19）

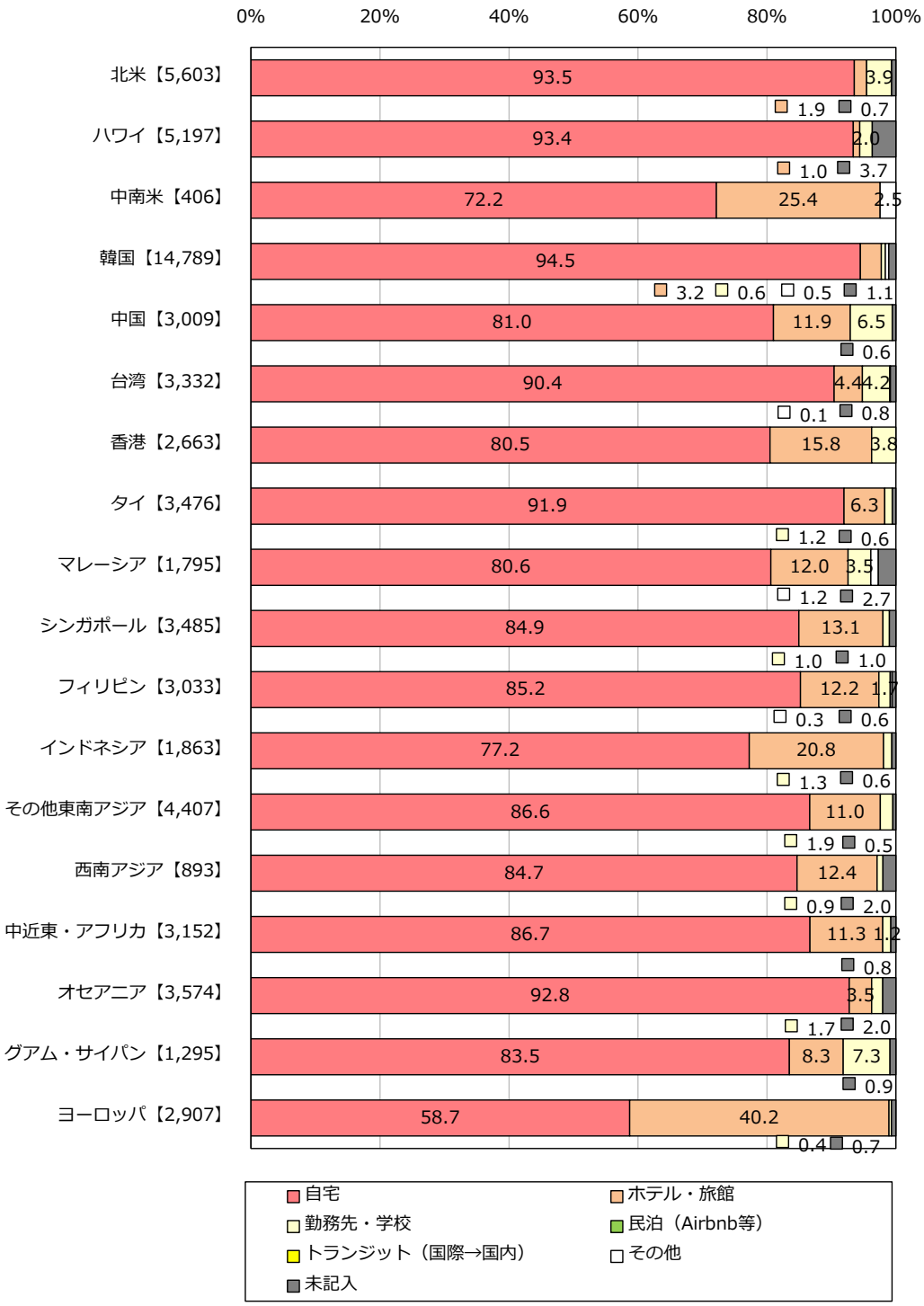


図 3-4-19　日本人の出発地（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※「トランジット（国際→国内）」は該当しないため、上記グラフに回答はない

外国人の国際線利用者の出発地を方面別にみると、全ての方面で「ホテル・旅館」の割合が最も高く、特に「中南米」「香港」方面で高くなっている。一方、「民泊（Airbnb 等）」の割合は「フィリピン」「西南アジア」方面で高くなっている。（図 3-4-20）

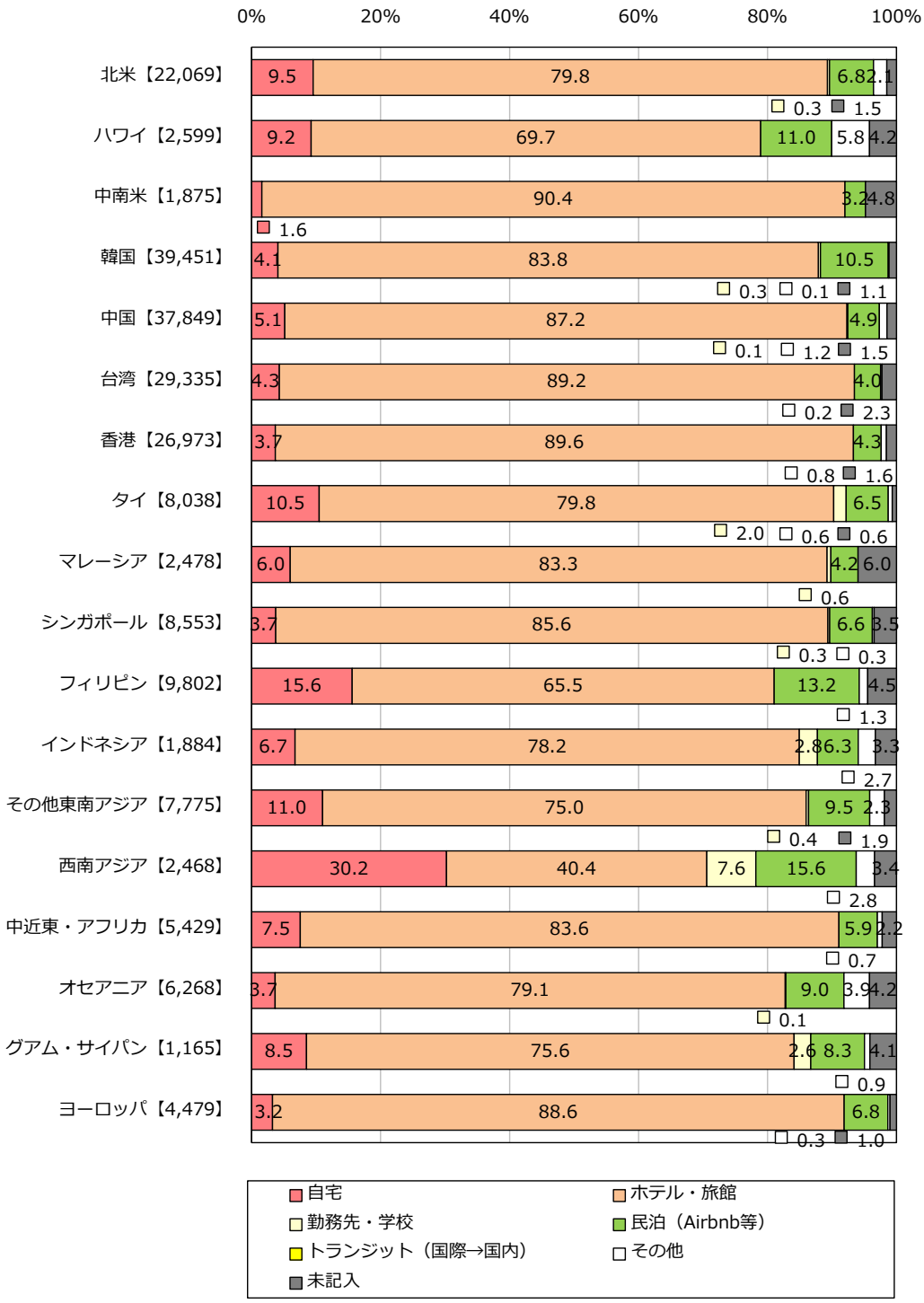


図 3-4-20　外国人の出発地（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※「トランジット（国際→国内）」は該当しないため、上記グラフに回答はない

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、「娯楽施設、観光地」の476 人（29.1%）が最も多く、次いで「空港（国内）」の 102 人（6.2%）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
娯楽施設、観光地	476	29.1%
空港（国内）	102	6.2%
駅	81	4.9%
記載無し・不明	979	59.8%
合計	1,638	100.0%

外国人の出発地で「その他」の回答については、「娯楽施設、観光地」の 1,069 人（48.3%）が最も多く、次いで「空港（国内）」の 389 人（17.6%）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
娯楽施設、観光地	1,069	48.3%
空港（国内）	389	17.6%
横浜港	91	4.1%
寮	7	0.3%
記載無し・不明	657	29.7%
合計	2,213	100.0%

※前回調査では、「親族・友人・知人宅」は出発地（その他）としていたが、今回調査では、「1.自宅」としている。

（５）出発地の所在地【日本人：問 5、外国人：問 6】

出発地の所在地は、首都圏が 331,673 人（94.6%）で大多数となっている。その他の地域では、中部地方の 5,431 人（1.5%）、近畿地方の 4,833 人（1.4%）が首都圏に次いで多くなっている。（図 3-4-21）

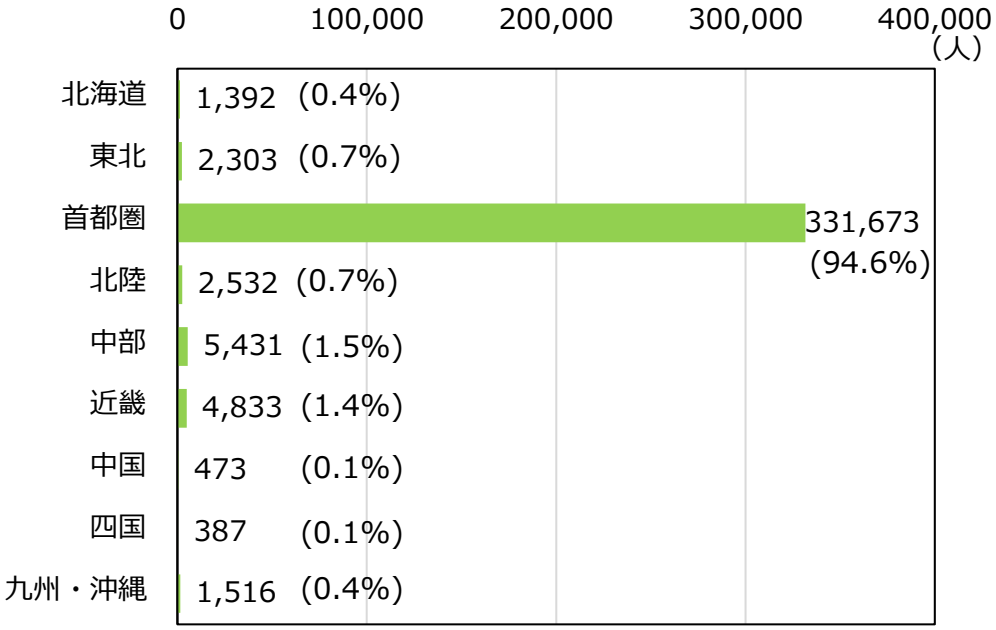


図 3-4-21　出発地の所在地（エリア別）《週間拡大値・構成比》

国籍別の出発地の所在地は、日本人、外国人ともに首都圏が大多数となっているが、特に外国人は首都圏割合が 96.8%と非常に高い。その他の地域では、日本人は中部地方、外国人は近畿地方が首都圏に次いで多くなっている。（表 3-4-7）

表 3-4-7　日本人・外国人別の出発地の所在地（エリア別）

■日本人

エリア	人	%
北海道	1,136	0.9%
東北	1,750	1.3%
首都圏	121,257	91.0%
北陸	1,307	1.0%
中部	4,366	3.3%
近畿	1,742	1.3%
中国	282	0.2%
四国	387	0.3%
九州・沖縄	958	0.7%
総計	133,185	100.0%

■外国人

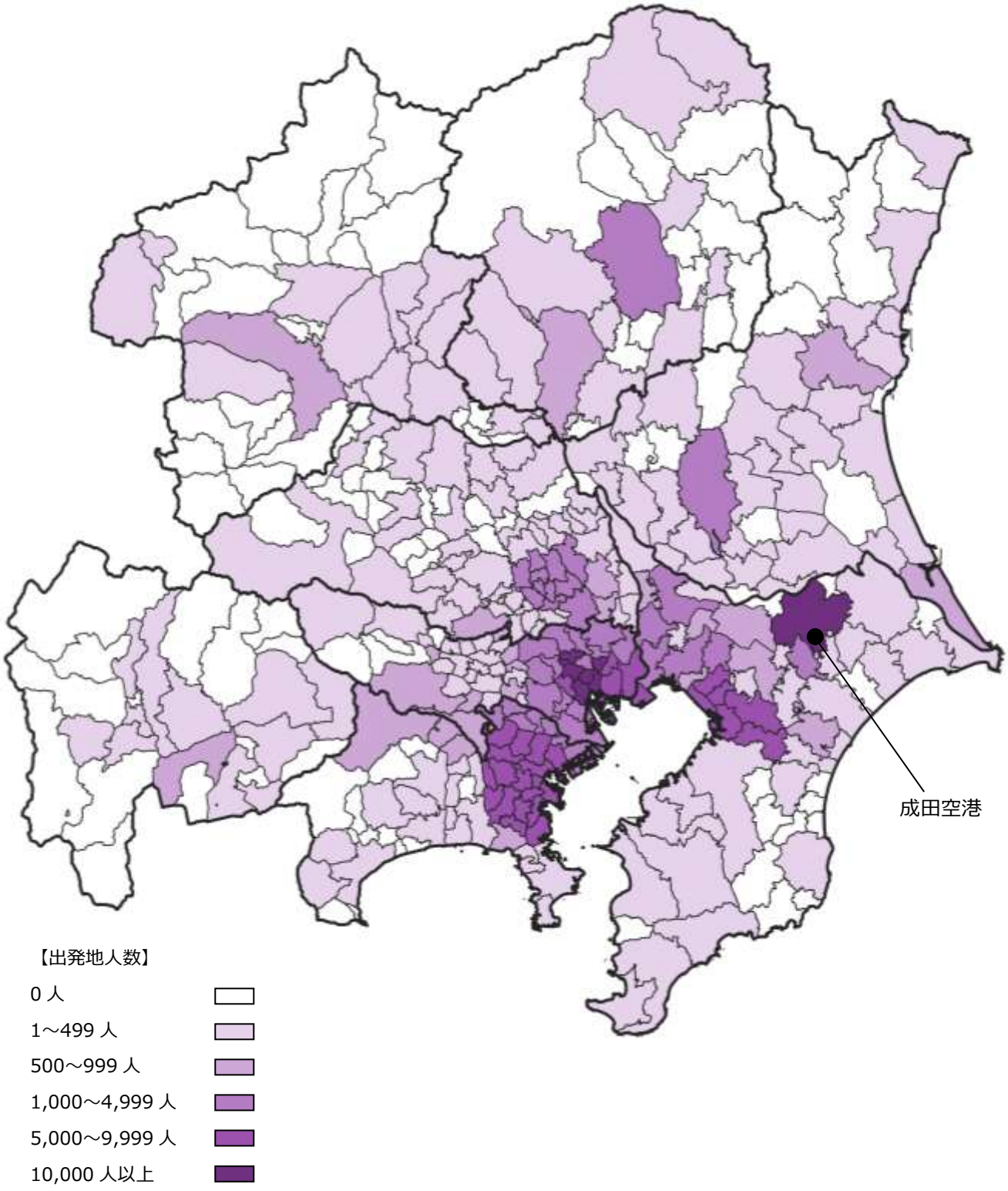
エリア	人	%
北海道	256	0.1%
東北	553	0.3%
首都圏	210,416	96.8%
北陸	1,225	0.6%
中部	1,065	0.5%
近畿	3,091	1.4%
中国	191	0.1%
四国	0	0.0%
九州・沖縄	558	0.3%
総計	217,355	100.0%

出発地の所在地を都道府県別にみると、東京都の 210,532 人（60.1%）が最も多く、次いで千葉県の 75,747 人（21.6%）、神奈川県の 18,945 人（5.4%）となっている（表 3-4-8）。

表 3-4-8　出発地の所在地（都道府県別）

都道府県		人	%
北海道		1,392	0.4%
東北	青森県	329	0.1%
	岩手県	121	0.0%
	宮城県	552	0.2%
	秋田県	137	0.0%
	山形県	105	0.0%
	福島県	1,041	0.3%
首都圏	茨城県	8,197	2.3%
	栃木県	2,624	0.7%
	群馬県	2,848	0.8%
	埼玉県	12,217	3.5%
	千葉県	75,747	21.6%
	東京都	210,532	60.1%
	神奈川県	18,945	5.4%
	山梨県	563	0.2%
北陸	新潟県	380	0.1%
	富山県	494	0.1%
	石川県	89	0.0%
	福井県	1,569	0.4%
中部	長野県	1,499	0.4%
	岐阜県	141	0.0%
	静岡県	1,909	0.5%
	愛知県	1,813	0.5%
	三重県	69	0.0%
近畿	滋賀県	190	0.1%
	京都府	1,706	0.5%
	大阪府	2,318	0.7%
	兵庫県	449	0.1%
	奈良県	99	0.0%
	和歌山県	71	0.0%
中国	鳥取県	0	0.0%
	島根県	0	0.0%
	岡山県	67	0.0%
	広島県	258	0.1%
	山口県	148	0.0%
四国	徳島県	21	0.0%
	香川県	160	0.0%
	愛媛県	139	0.0%
	高知県	67	0.0%
九州・沖縄	福岡県	186	0.1%
	佐賀県	10	0.0%
	長崎県	327	0.1%
	熊本県	116	0.0%
	大分県	101	0.0%
	宮崎県	56	0.0%
	鹿児島県	270	0.1%
	沖縄県	450	0.1%
総計		350,522	100.0%

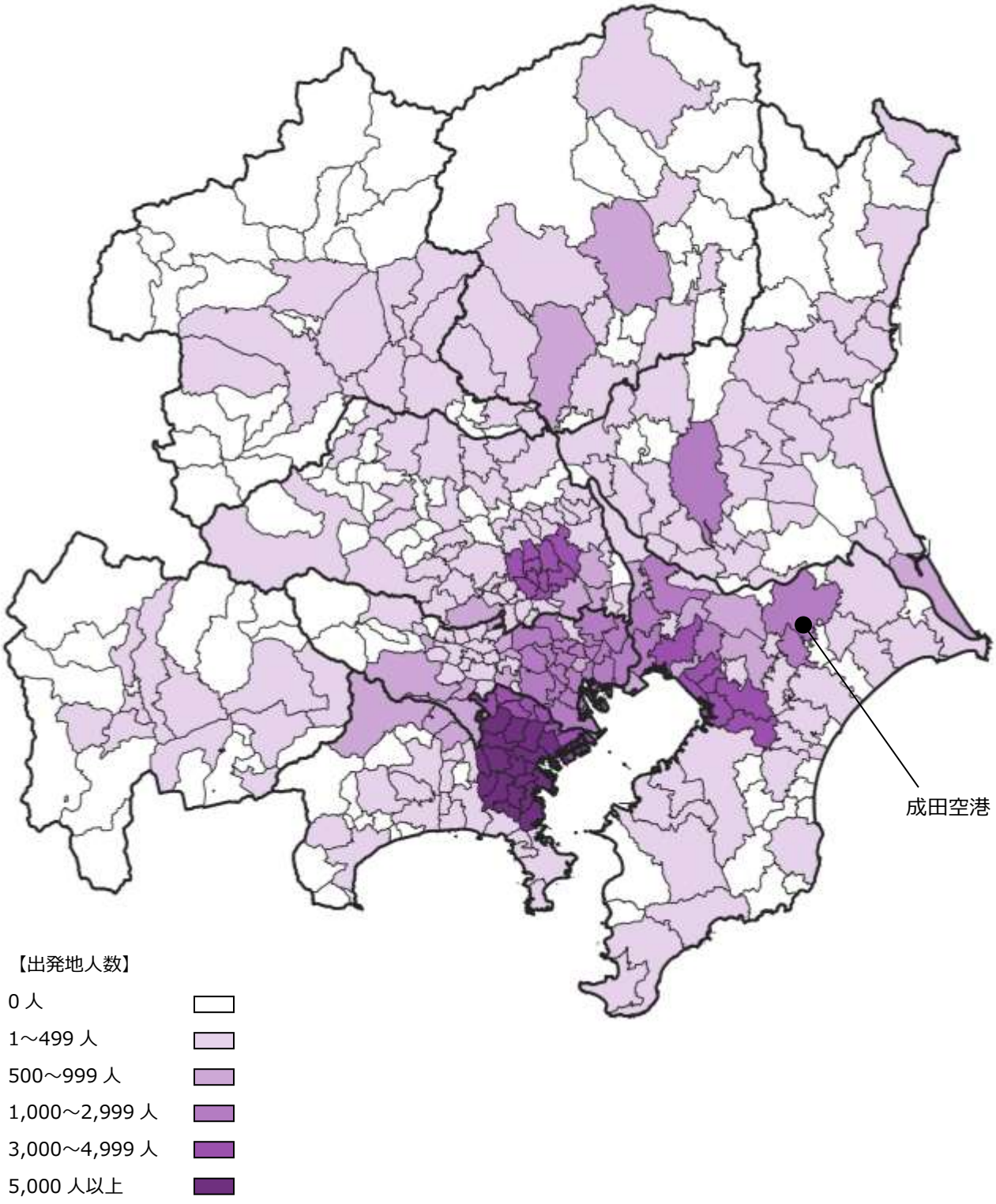
出発地の所在地を首都圏の市町村別にみると、台東区の 39,331 人（11.8%）が最も多く、次いで成田市の 32,423 人（9.7%）、新宿区の 31,576 人（9.5%）となっている。（図 3-4-22）



※構成比は全出発地人数 332,679 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》

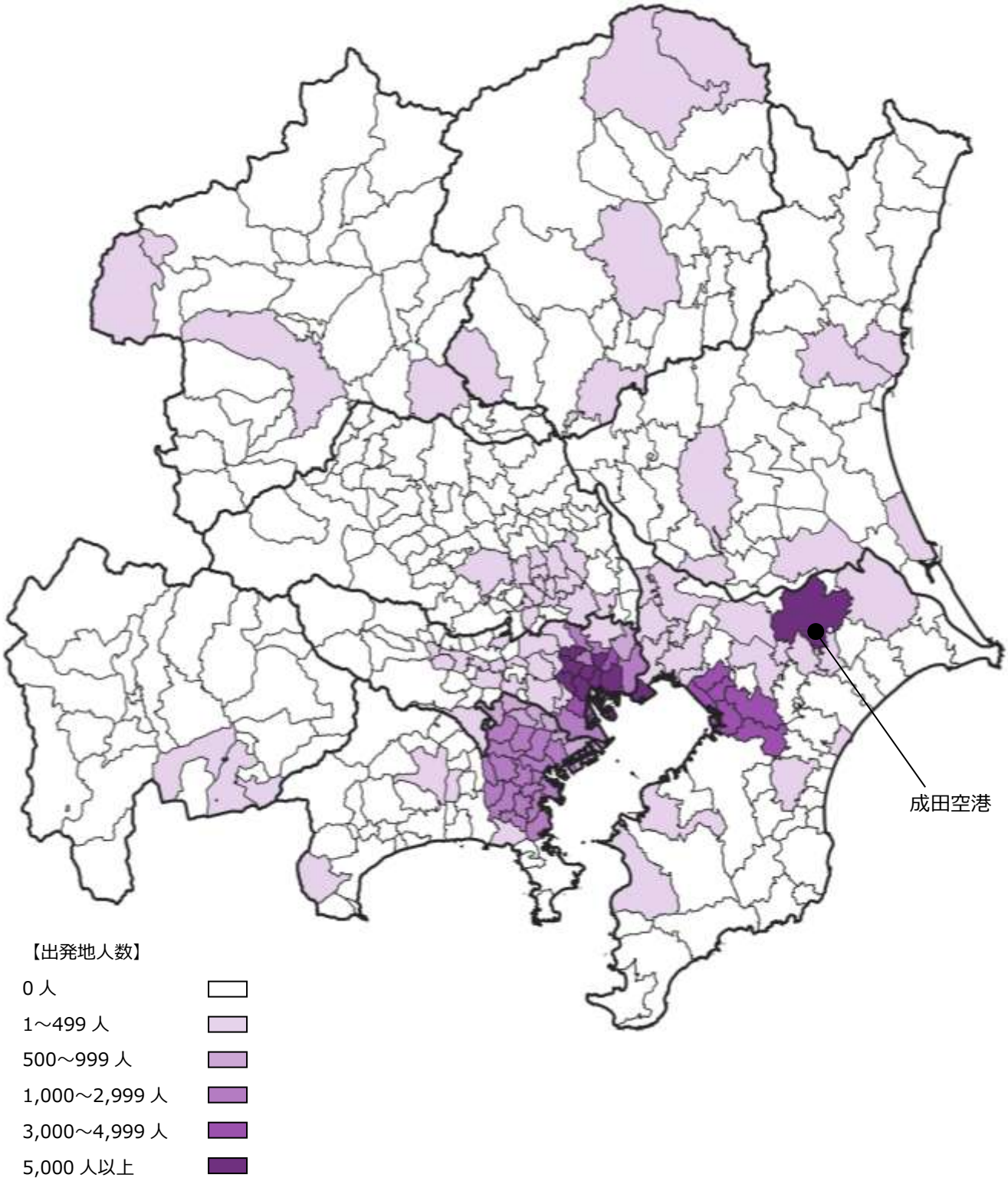
出発地が「自宅」の所在地を首都圏の市町村別にみると、横浜市の 6,521 人（5.9%）が最も多く、次いで千葉市の 4,958 人（4.5%）、船橋市の 3,704 人（3.3%）となっている。（図 3-4-23）



※構成比は全自宅出発地人数 101,132 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》

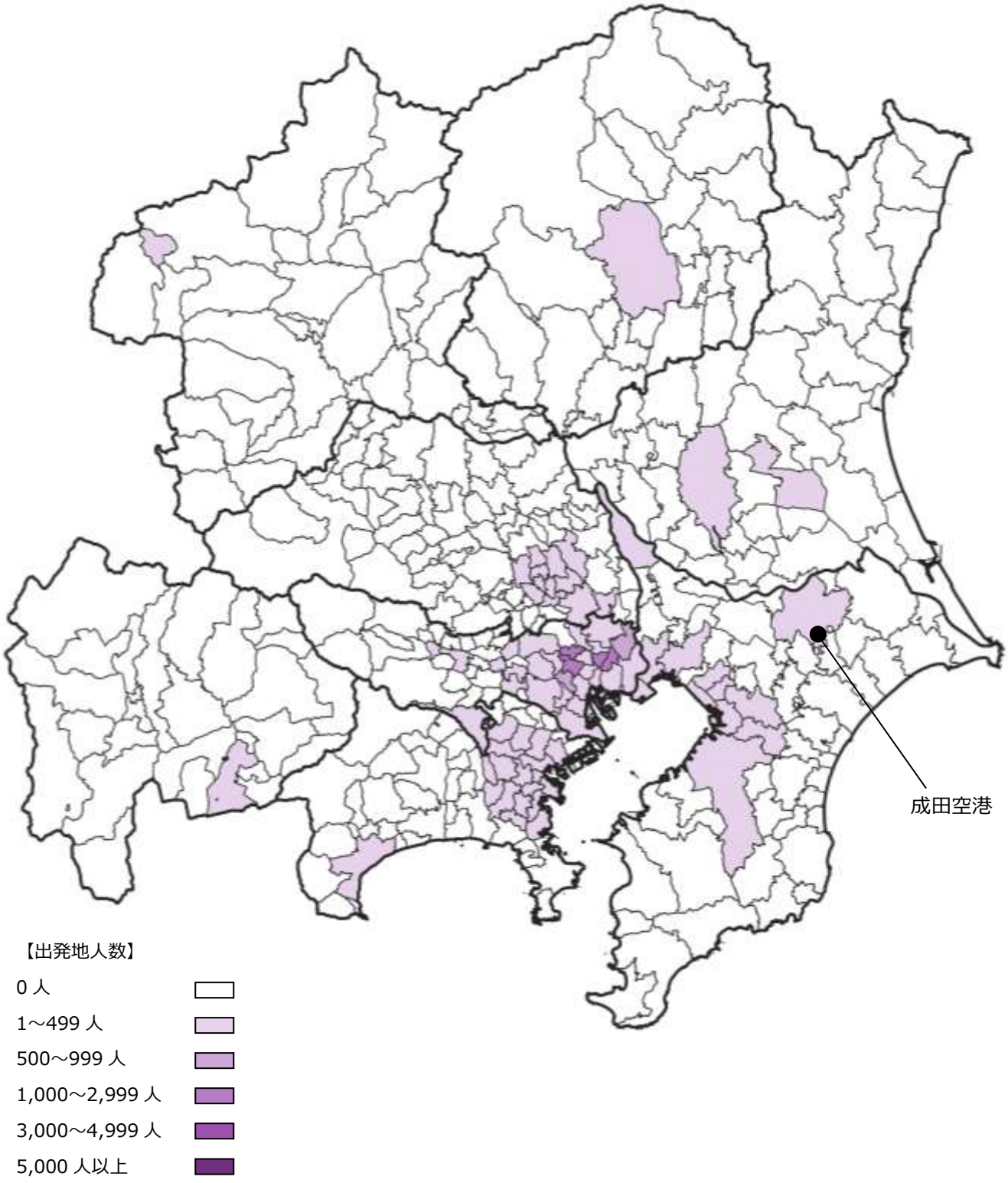
出発地が「ホテル・旅館」の所在地を首都圏の市町村別にみると、台東区の 33,348 人（17.0%）が最も多く、次いで成田市の 29,829 人（15.2%）、新宿区の 25,771 人（13.2%）となっている。（図 3-4-24）



※構成比は全ホテル・旅館出発地人数 195,540 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、台東区の 2,669 人（18.0%）が最も多く、次いで新宿区の 2,445 人（16.5%）、墨田区の 1,815 人（12.2%）となっている。（図 3-4-25）



※構成比は全民泊（Airbnb 等）出発地人数 14,837 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【日本人：問 6、外国人：問 7】

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 40 分であり、日本人では 1 時間 53 分、外国人では 1 時間 27 分となっている。

ターミナル別では、国内線に関しては日本人、外国人ともに 3PTB 利用者の方が 10 分程度短い。国際線に関しては、3PTB 利用者の方が所要時間は長く、日本人の 3PTB 国際線利用者が 2 時間 3 分と最も長くなっている。（表 3-4-9）

表 3-4-9　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）	1:58	1:25	1:41
	（3PTB）	2:03	1:43	1:53
国内	（1PTB・2PTB）	1:37	1:32	1:34
	（3PTB）	1:24	1:25	1:25
総計		1:53	1:27	1:40

※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 24 分で最も短く、逆に中国地方が 5 時間 39 分と最も長くなっている。都道府県では、千葉県の 41 分が最も短く、熊本県の 6 時間 52 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		3:47
東北	青森県	6:37
	岩手県	5:30
	宮城県	3:49
	秋田県	5:06
	山形県	4:32
	福島県	3:26
首都圏	茨城県	1:32
	栃木県	2:30
	群馬県	3:04
	埼玉県	1:53
	千葉県	0:41
	東京都	1:30
	神奈川県	2:05
	山梨県	5:17
北陸	新潟県	4:30
	富山県	4:46
	石川県	5:20
	福井県	3:11
中部	長野県	4:28
	岐阜県	3:11
	静岡県	3:06
	愛知県	4:55
	三重県	4:03

都道府県		平均所要時間
近畿	滋賀県	4:45
	京都府	4:00
	大阪府	3:06
	兵庫県	5:32
	奈良県	6:35
	和歌山県	5:06
中国	鳥取県	-
	島根県	-
	岡山県	5:08
	広島県	6:10
	山口県	4:15
四国	徳島県	3:37
	香川県	3:20
	愛媛県	4:34
	高知県	6:12
九州・沖縄	福岡県	4:51
	佐賀県	5:00
	長崎県	3:00
	熊本県	6:52
	大分県	2:35
	宮崎県	5:45
	鹿児島県	5:15
	沖縄県	2:56

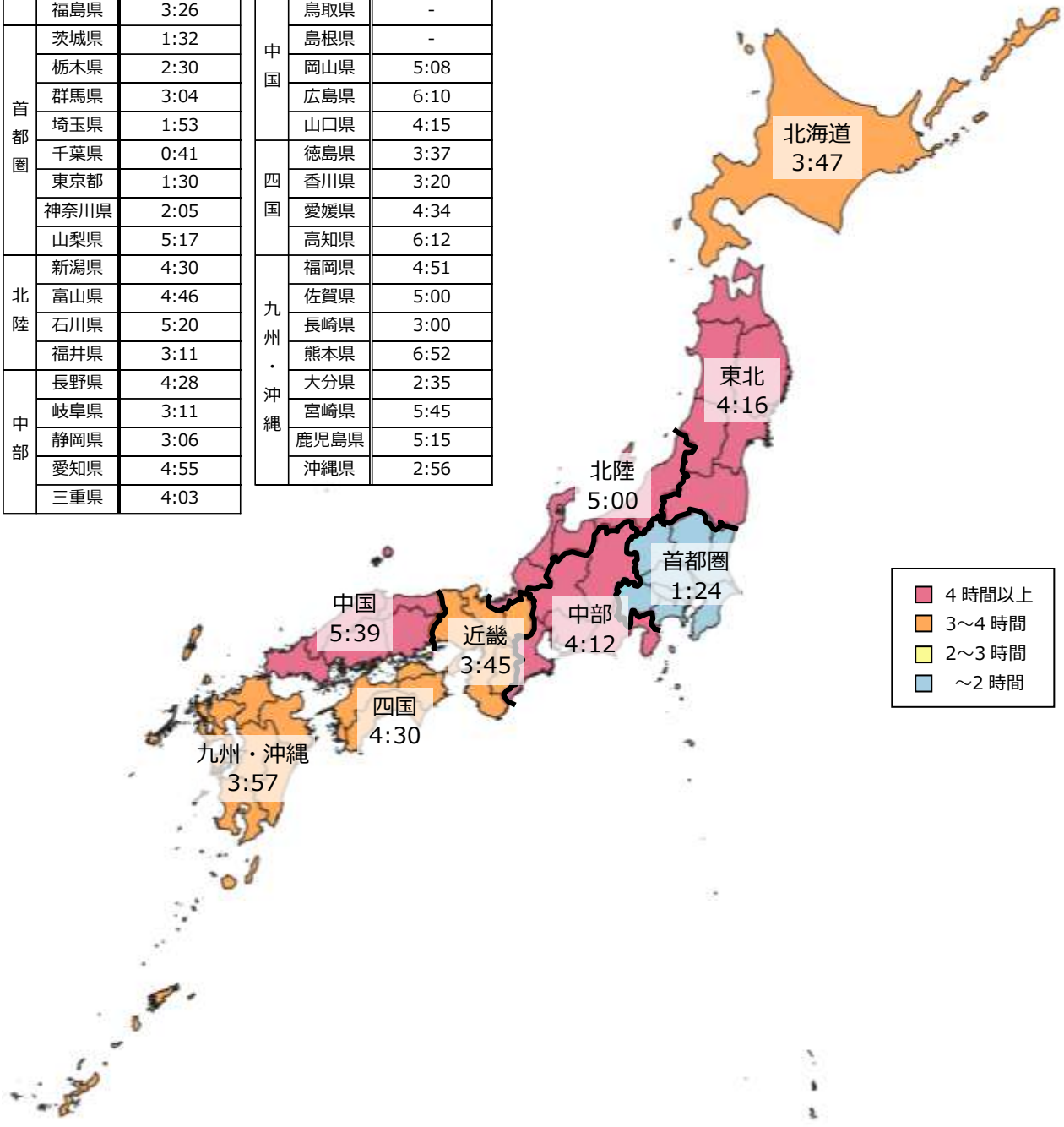


図 3-4-26　出発地からの平均所要時間（エリア別）

3－5　アクセス交通機関

（1）アクセス交通機関【日本人：問 7、外国人：問 8】

アクセス交通機関の利用状況については、「スカイライナー」が 68,342 人（19.2%）と最も多く、次いで「NEX」の 49,616 人（14.0%）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、日本人は「自家用車」が最も高く、外国人は「スカイライナー」が最も高い。また、日本人は「成田スカイアクセス線」「京成本線」の割合が外国人に比べて高く、一方外国人は「ホテルバス」「タクシー・ハイヤー」が高い。（図 3-5-2）

なお、「その他」の内訳は、「徒歩」が 417 人、「バイク」が 95 人、「記載無し・不明」が 30 人となっている。

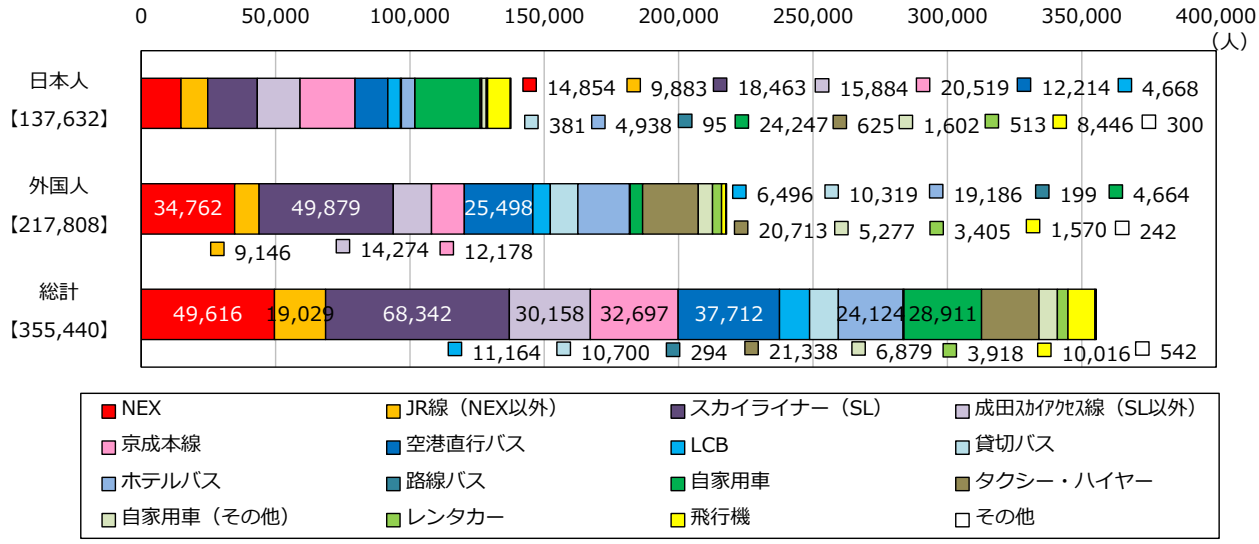


図 3-5-1　アクセス交通機関（日本人／外国人別）《週間拡大値》

※ 未記入除く

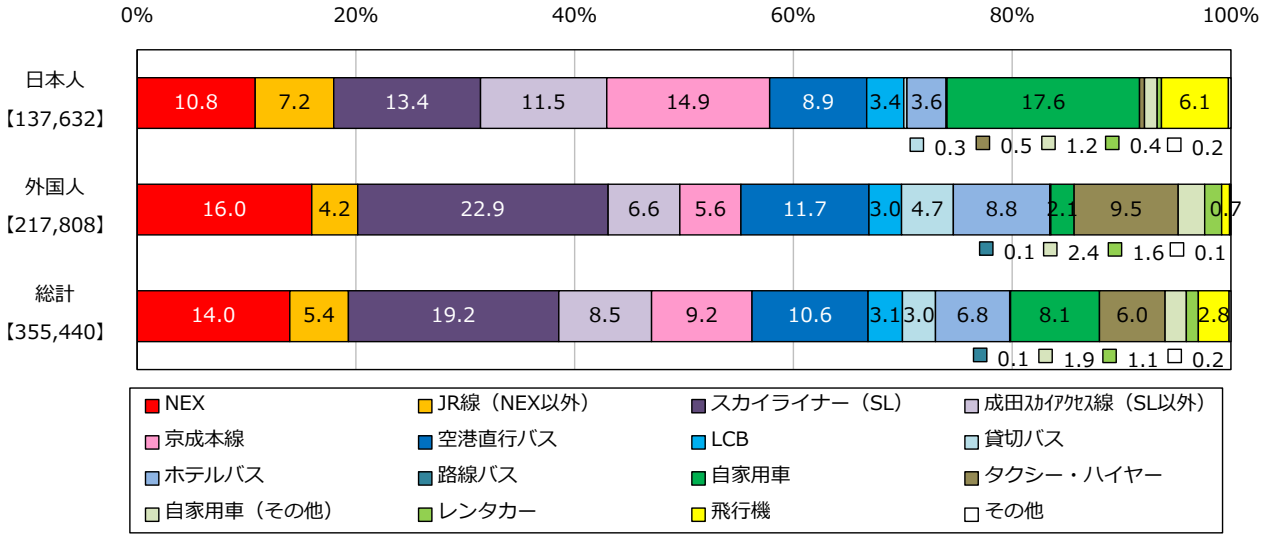


図 3-5-2　アクセス交通機関（日本人／外国人別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値
※ 未記入除く

ターミナル別にみると、国際線、国内線ともに 3PTB 利用者の方が鉄道利用は高い。また国際線利用者は「スカイライナー」の割合が最も高く、次いで「NEX」となり、国内線利用者は「自家用車」が最も高く、次いで「京成本線」となっている。

1PTB・2PTB 国内線利用者は、「飛行機」の割合が 14.0%と、他に比べて高くなっている。(図 3-5-3)

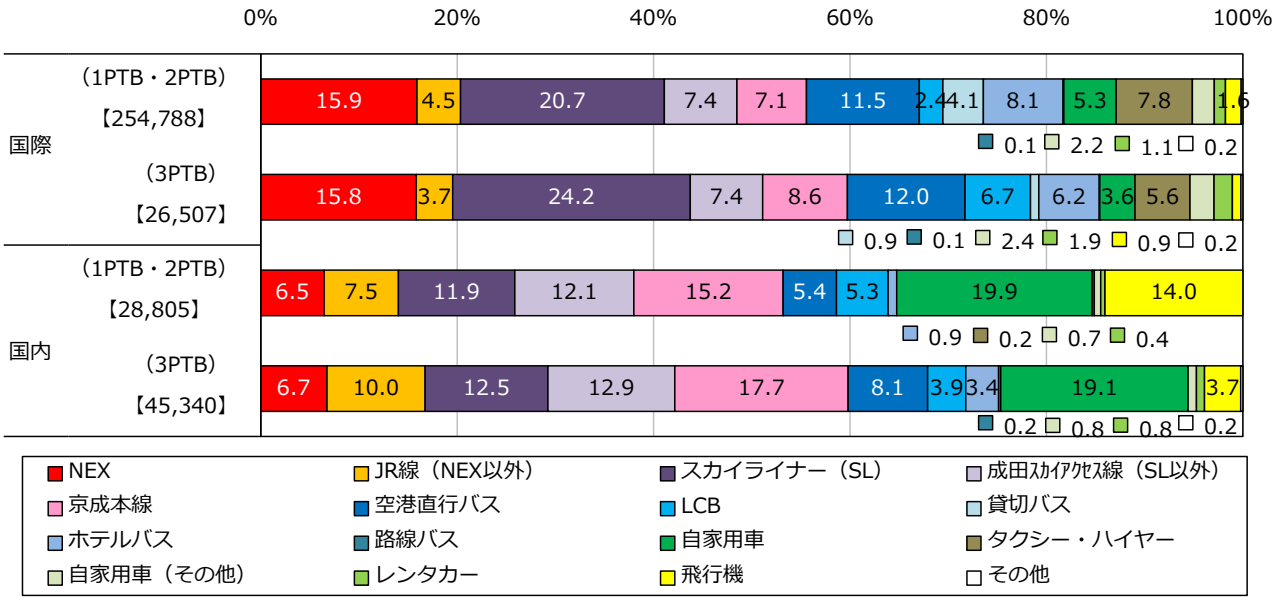


図 3-5-3　アクセス交通機関（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

日本人のアクセス交通機関についてみると、国際線利用者は「NEX」の割合が最も高く、国内線利用者は「自家用車」の割合が最も高い。（図 3-5-4）

外国人については、国際線利用者で「スカイライナー」の割合が最も高く、国内線利用者は、1PTB・2PTB は「飛行機」が最も高く、3PTB は「ホテルバス」となっている。（図 3-5-5）

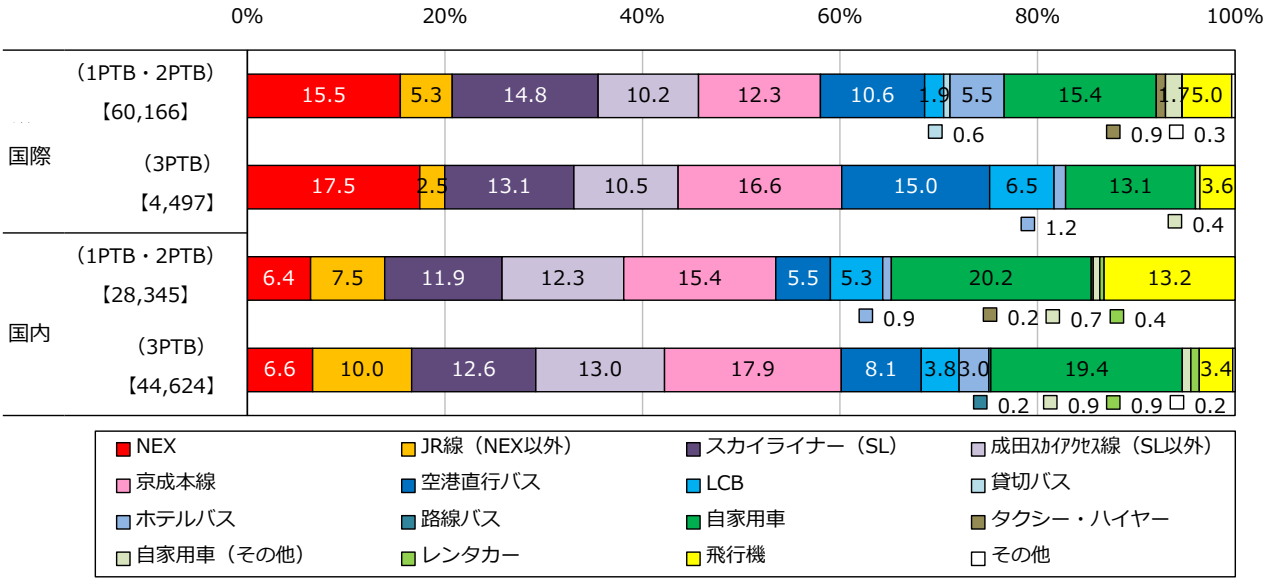


図 3-5-4　日本人のアクセス交通機関（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値
※ 未記入除く

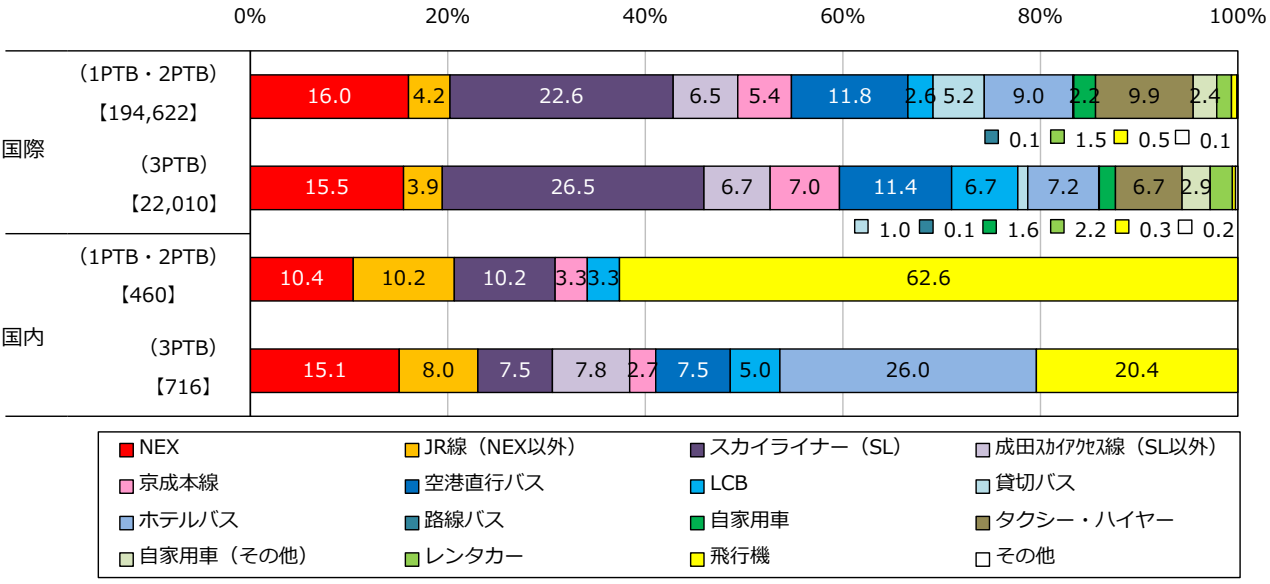


図 3-5-5　外国人のアクセス交通機関（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値
※ 未記入除く

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「韓国」「香港」方面で高く、バス類の利用率は「中南米」「その他東南アジア」方面で高くなっている。また、自動車類の利用率は「フィリピン」「西南アジア」方面で高く、飛行機・その他の利用率は「ハワイ」「オセアニア」方面で高くなっている。（図 3-5-6）

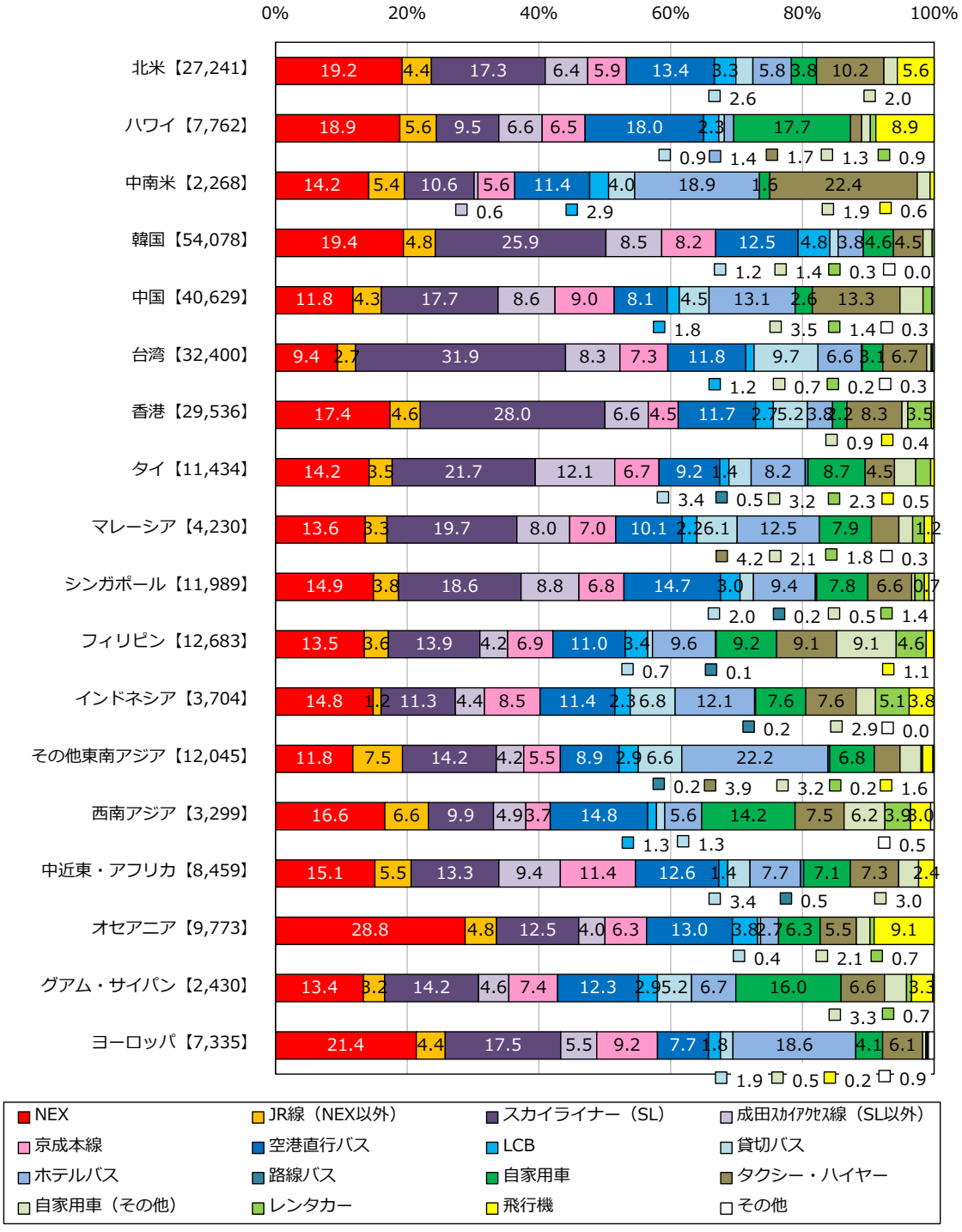


図 3-5-6　アクセス交通機関（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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「韓国」「香港」方面で高く、バス類の利用率は「中南米」「ヨーロッパ」方面で高く、自動車類の利用率は「西南アジア」「グアム・サイパン」方面で高くなっている。また、飛行機・その他の利用率は「北米」「オセアニア」方面で高くなっている。（図 3-5-7）

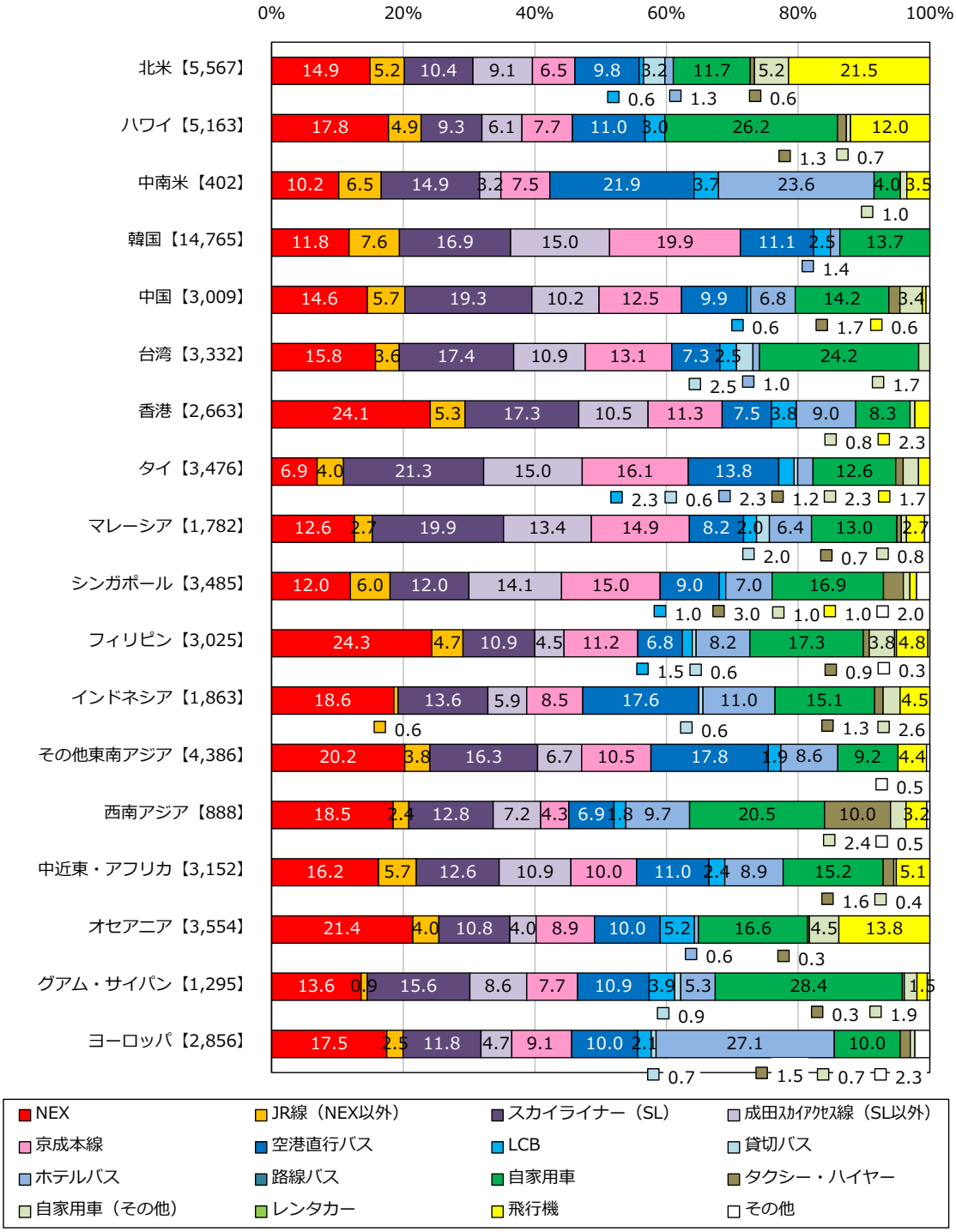


図 3-5-7　日本人のアクセス交通機関（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

外国人について方面別にみると、鉄道類の利用率は「韓国」「ヨーロッパ」方面で高く、バス類の利用率は「マレーシア」「その他東南アジア」方面で高い。また、自動車類の利用率は「フィリピン」「西南アジア」方面で高く、飛行機・その他の利用率は「オセアニア」「グアム・サイパン」方面で高くなっている。（図 3-5-8）

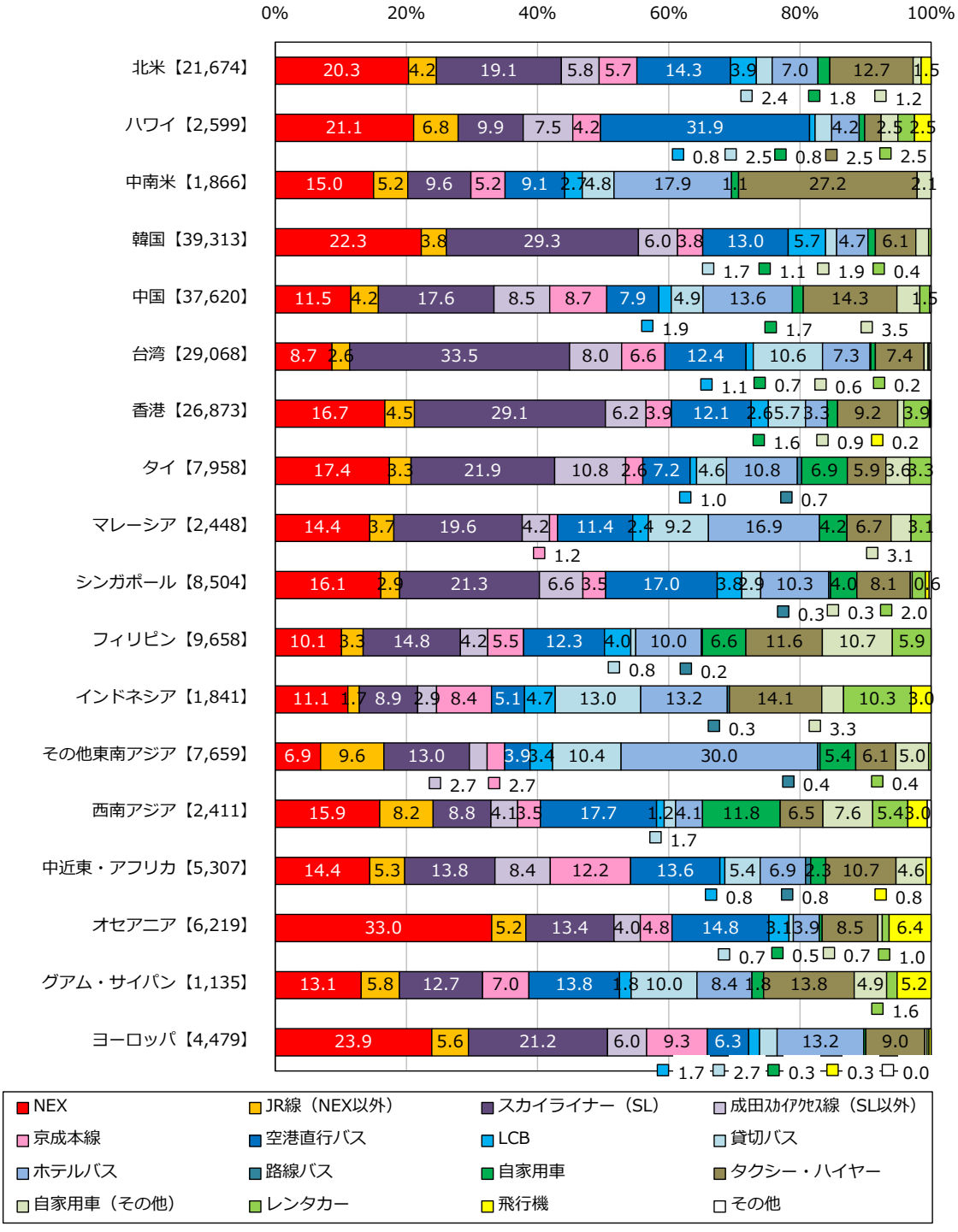


図 3-5-8　外国人のアクセス交通機関（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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「自家用車」の利用率が高く、海外出張では「NEX」と「スカイライナー」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、国内出張では「京成本線」と「自家用車」の利用率が高く、国内出張では「京成本線」が 27.6%と他に比べて高い。帰郷（国内）では「スカイライナー」「成田スカイアクセス線」「京成本線」「自家用車」と利用が分散している。

トランジットでは「ホテルバス」と「飛行機」のみで、「飛行機」が 9 割を占めている。

トランジット目的の約 8 割は、国際線から国内線へのトランジット（飛行機利用）となっている。それ以外の方（国内線→国際線、国内線→国内線）の「ホテルバス」の出発地は成田市、「飛行機」は北海道、愛知県、大阪府が出発地となっている。

その他目的では、「スカイライナー」の利用率が高くなっている。（図 3-5-9）

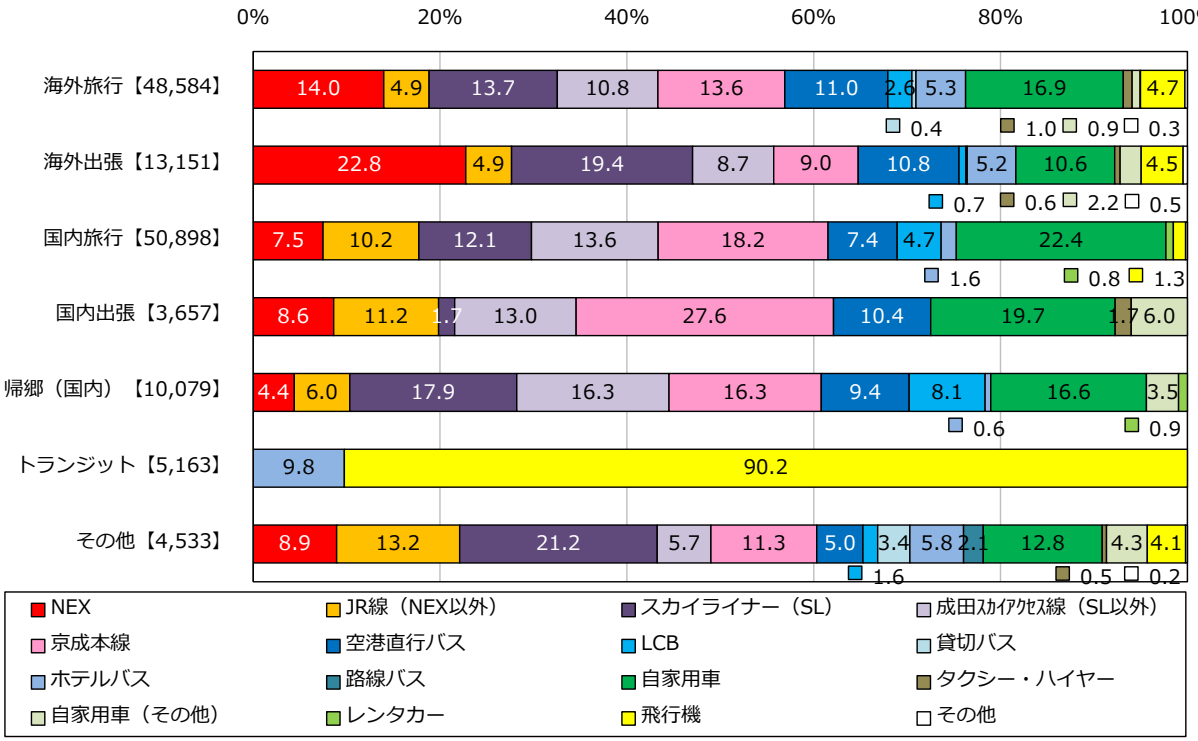


図 3-5-9　日本人のアクセス交通機関（旅行目的別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

外国人について来日目的別にみると、観光、ビジネスでは「NEX」「スカイライナー」の利用率が高く、その他目的では「スカイライナー」「自家用車」が高くなっている。

トランジットでは「ホテルバス」の利用率が最も高く、次いで「タクシー・ハイヤー」「飛行機」となっている。

トランジット目的の約 14%は、国際線から国内線へのトランジット（飛行機利用）となっている。それ以外の方（国内線→国際線、国内線→国内線）の 7 割弱が成田市を出発地とした、JR線、京成本線、貸切バス、ホテルバス、タクシー・ハイヤー利用となっている。それ以外に、レンタカー利用者は横浜市、空港直行バス利用者は浦安市、渋谷区、NEX 利用者は千代田区、貸切バス利用者は台東区となっている。また羽田空港からのトランジットと見られる大田区を出発地とした、スカイライナー、成田スカイアクセス線、京成本線、空港直行バス、タクシー・ハイヤー利用者もいる。（図 3-5-10）

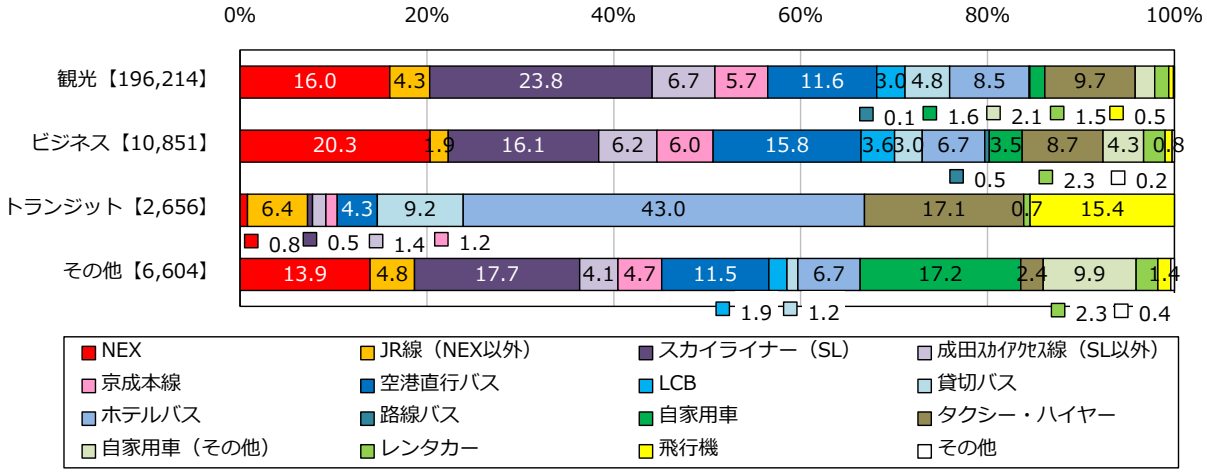


図 3-5-10　外国人のアクセス交通機関（来日目的別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

年齢階層別にアクセス交通機関をみると、59 歳以下は「スカイライナー」の割合が最も高く、60 歳以上は「自家用車」となっている。

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）

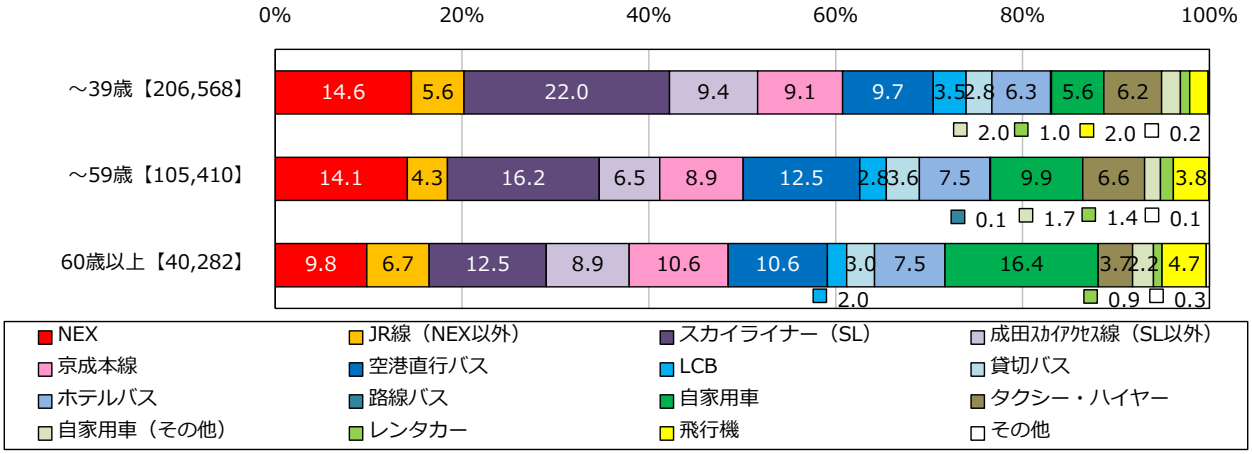


図 3-5-11　アクセス交通機関（年齢階層別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

職業別にみると、「主婦（夫）」は「自家用車」、「退職者」は「空港直行バス」が最も高く、それ以外の職業は「スカイライナー」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」の利用率が最も高く、バス類は「退職者」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「無職」での利用率が最も高くなっている。（図 3-5-12）

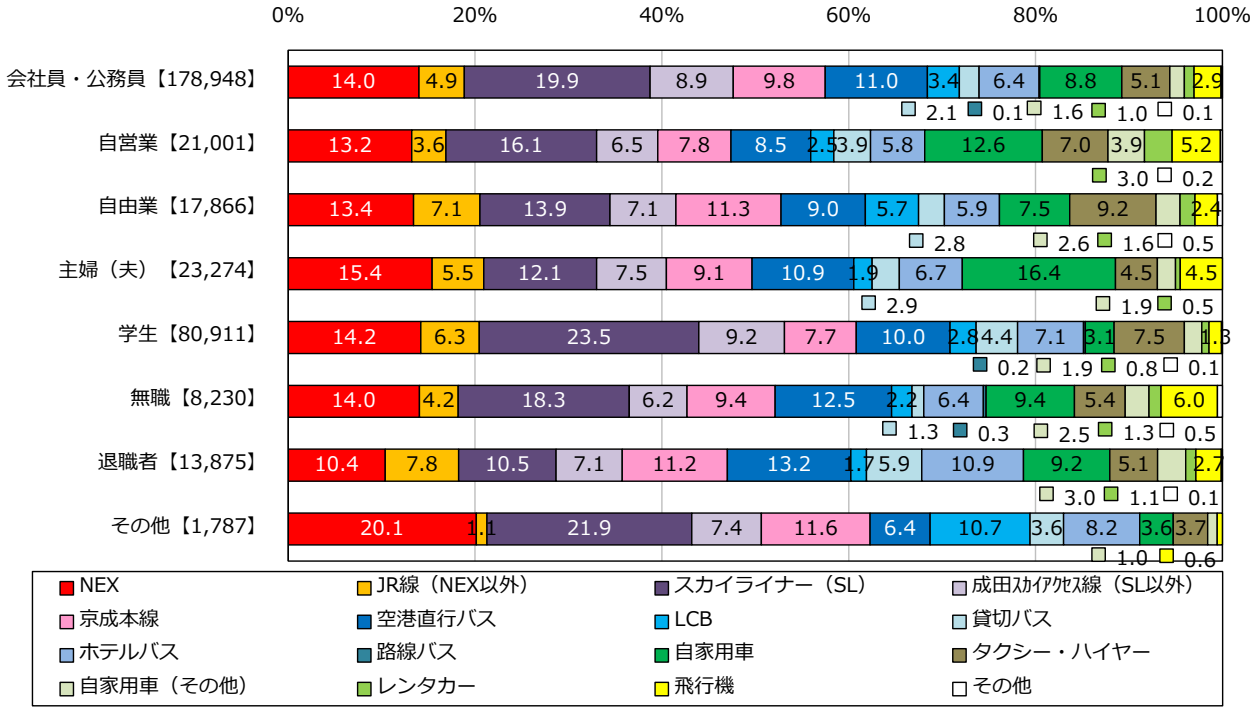


図 3-5-12　アクセス交通機関（職業別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

出発地域別にみると、鉄道類の「NEX」の割合は中国地方で最も高く、「JR 線（NEX 以外）」は近畿地方で、「スカイライナー」は北陸地方で高く、「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高くなっている。

バス類の中で「空港直行バス」は中国地方でその割合が最も高く、「LCB」は北陸地方で、「貸切バス」「ホテルバス」「路線バス」は首都圏で、最も高くなっている。

自動車類の「自家用車」「自家用車（その他）」は東北地方でその割合が最も高く、「タクシー・ハイヤー」「レンタカー」は首都圏で最も高くなっている。

「飛行機」は北海道でその割合が最も高くなっている。（図 3-5-13）

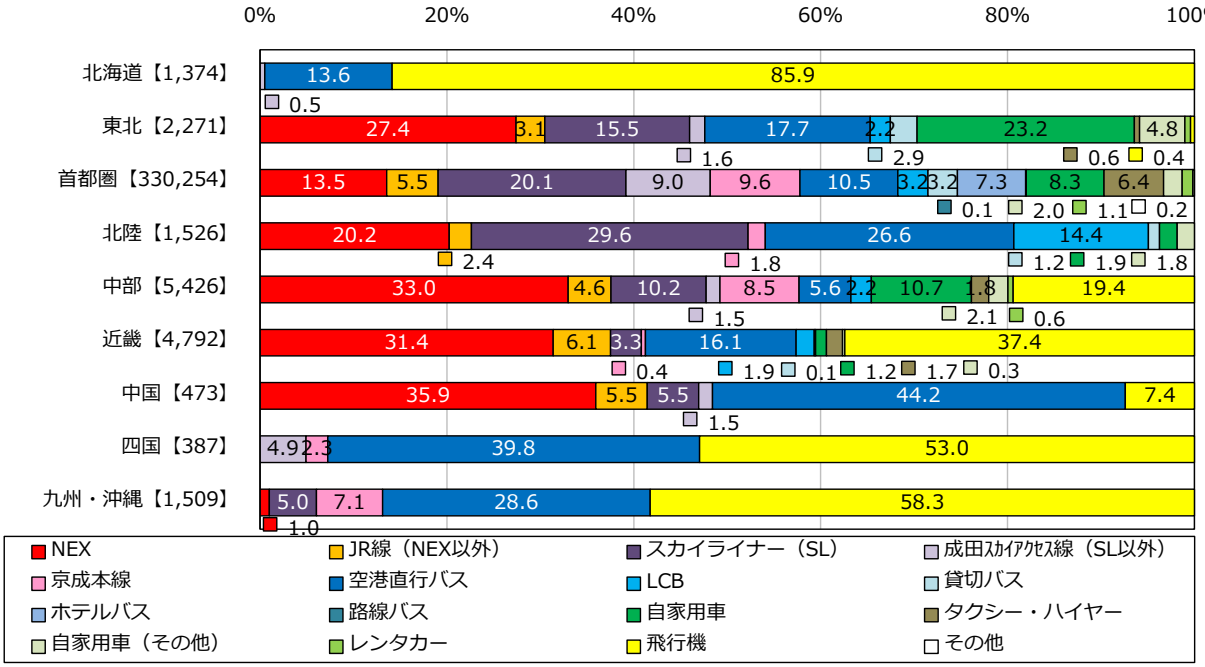


図 3-5-13　アクセス交通機関（出発地エリア別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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、山梨県で高く、「JR 線（NEX 以外）」は千葉県、神奈川県で高い。また、「スカイライナー」「成田スカイアクセス線」は埼玉県、東京都で高く、「京成本線」は埼玉県、千葉県で高くなっている。

バス類についてみると、「空港直行バス」は群馬県、神奈川県でその割合が高く、「LCB」は埼玉県、東京都で、「貸切バス」は群馬県、山梨県で高い。また、「ホテルバス」「路線バス」は千葉県で高くなっている。

自動車類の「自家用車」は茨城県、栃木県でその割合が高く、「タクシー・ハイヤー」は東京都、山梨県で高い。また、「自家用車（その他）」は茨城県、山梨県で、「レンタカー」は栃木県、山梨県でその割合が高くなっている。（図 3-5-14）

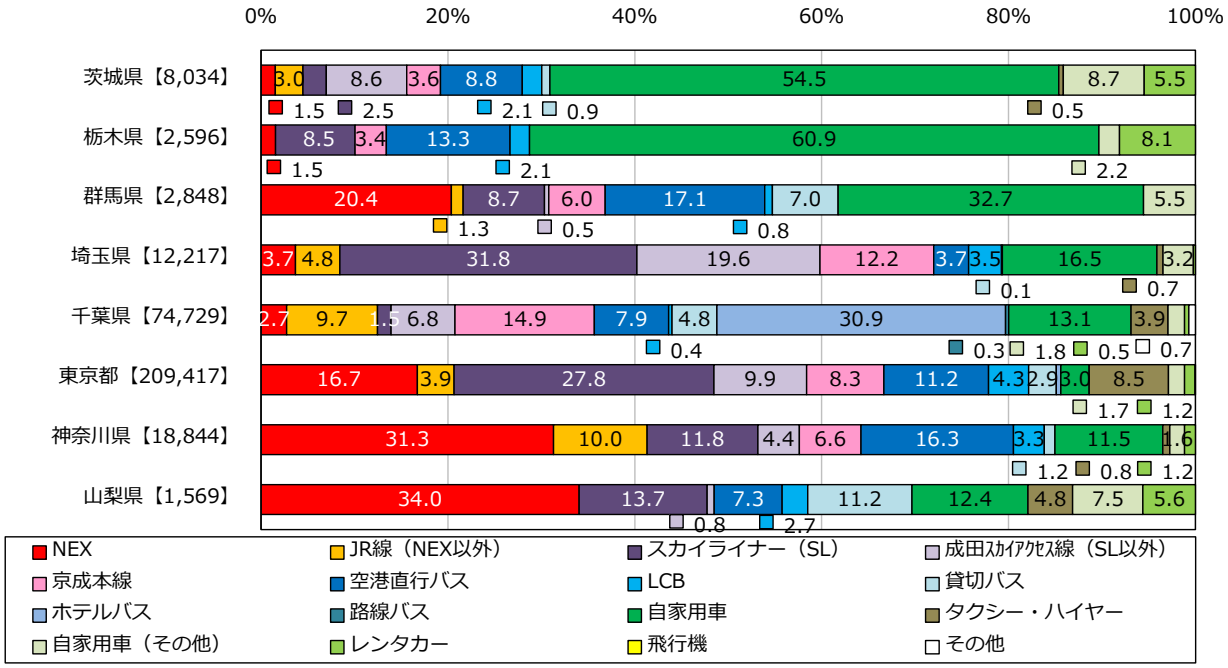


図 3-5-14　アクセス交通機関（首都圏内都県別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

日本人の首都圏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、山梨県で高く、「JR 線（NEX 以外）」は千葉県、神奈川県で高い。「スカイライナー」は埼玉県、山梨県、「成田スカイアクセス線」は埼玉県、東京都で高い。また、「京成本線」は千葉県、東京都で高くなっている。

バス類についてみると、「空港直行バス」は群馬県、神奈川県でその割合が高く、「LCB」は東京都、神奈川県で、「貸切バス」は群馬県で高い。また、「ホテルバス」「路線バス」は千葉県で高くなっている。

自動車類の「自家用車」は茨城県、栃木県でその割合が高く、「タクシー・ハイヤー」は千葉県、東京都のみの利用となっている。また、「自家用車（その他）」は茨城県で、「レンタカー」は茨城県、栃木県で割合が高くなっている。（図 3-5-15）

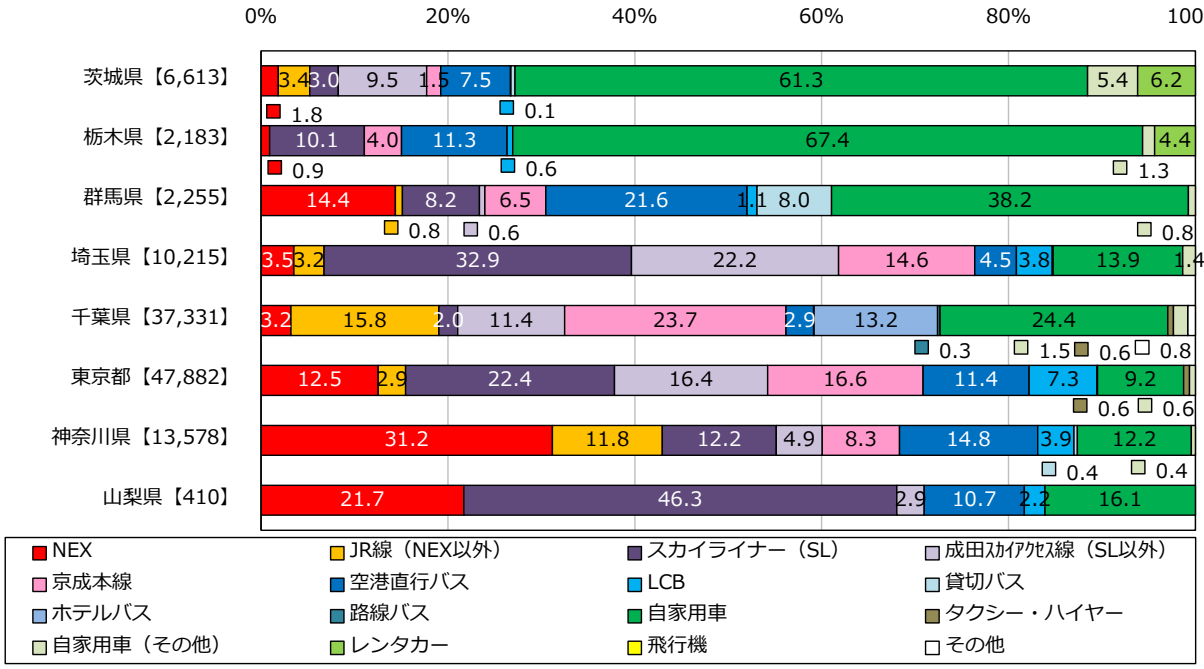


図 3-5-15　日本人のアクセス交通機関（首都圏内都県別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

外国人の首都圏出発都県別にアクセス交通機関をみると、鉄道類では「NEX」の割合は群馬県、神奈川県、山梨県で高く、「JR 線（NEX 以外）」は埼玉県で高い。「スカイライナー」「成田スカイアクセス線」は埼玉県、東京都で高い。また、「京成本線」は茨城県、千葉県で高くなっている。

バス類についてみると、「空港直行バス」は栃木県、神奈川県でその割合が高く、「LCB」は茨城県、栃木県で高く、「貸切バス」は千葉県、山梨県で高い。また、「ホテルバス」は千葉県で高くなっている。

自動車類の「自家用車」は茨城県、栃木県、埼玉県でその割合が高く、「タクシー・ハイヤー」は千葉県、東京都で高くなっている。また、「自家用車（その他）」は茨城県、群馬県で高く、「レンタカー」は栃木県で割合が高くなっている。（図 3-5-16）

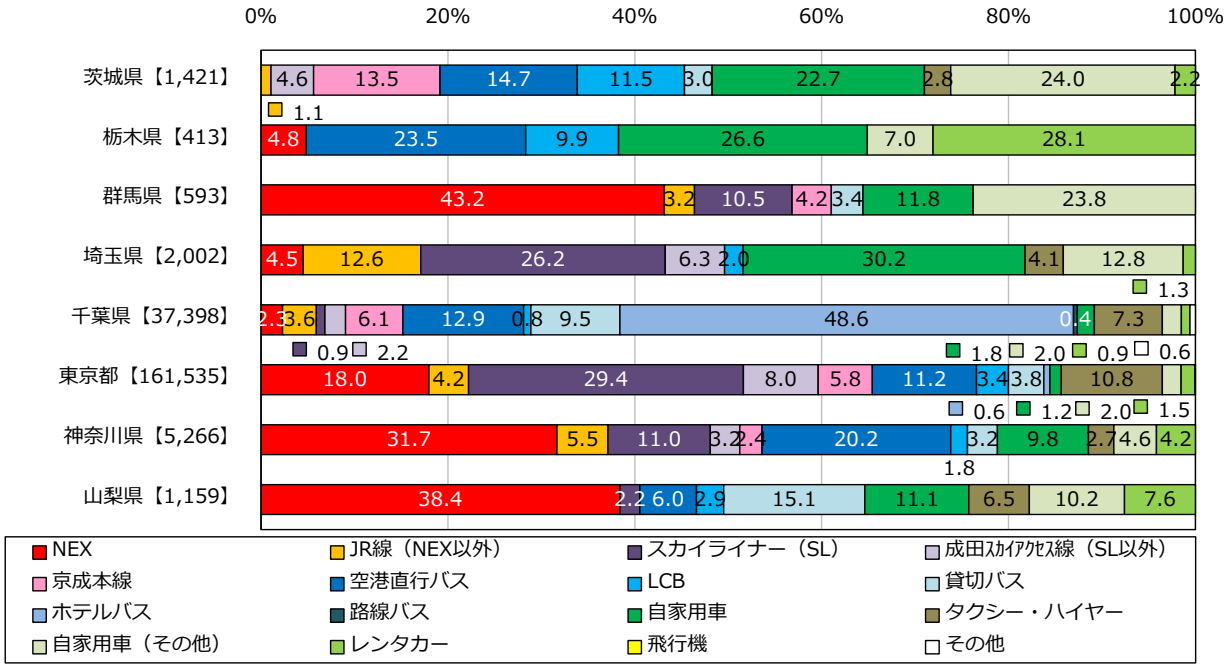


図 3-5-16　外国人のアクセス交通機関（首都圏内都県別）《構成比》

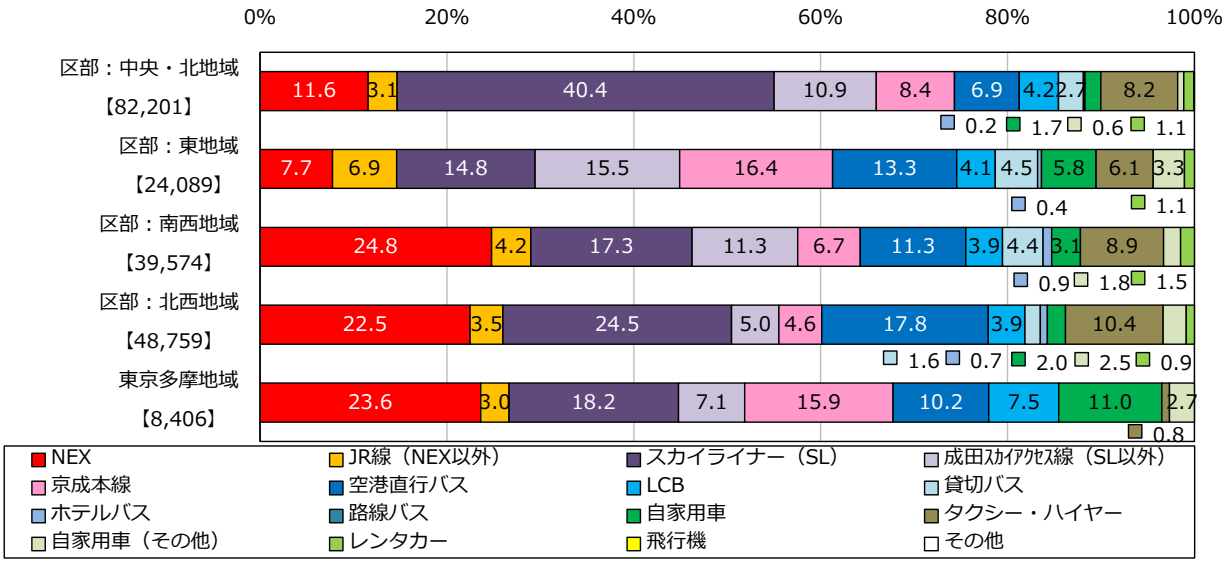
※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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、全体的に鉄道利用が高く、「中央・北地域」「北西地域」では「スカイライナー」の利用率が最も高く、特に「中央・北地域」では京成線（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 59.7%と半数を超えている。「東地域」では「京成本線」の利用率が最も高く、「南西地域」「東京多摩地域」では「NEX」の利用率が最も高くなっている。

「空港直行バス」は「北西地域」で利用率が高く、「LCB」「自家用車」は「東京多摩地域」で利用率が高くなっている。（図 3-5-17）



注）島しょ部はサンプルなし

図 3-5-17　アクセス交通機関（東京都内地域別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

図 3-5-18 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 3-5-19 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　：京成本線

北西地域　　：スカイライナー　　南西地域：NEX

東京多摩地域：NEX

図 3-5-18　東京都のエリア区分図　　【　】内は：平均所要時間（○時間○分）を示している

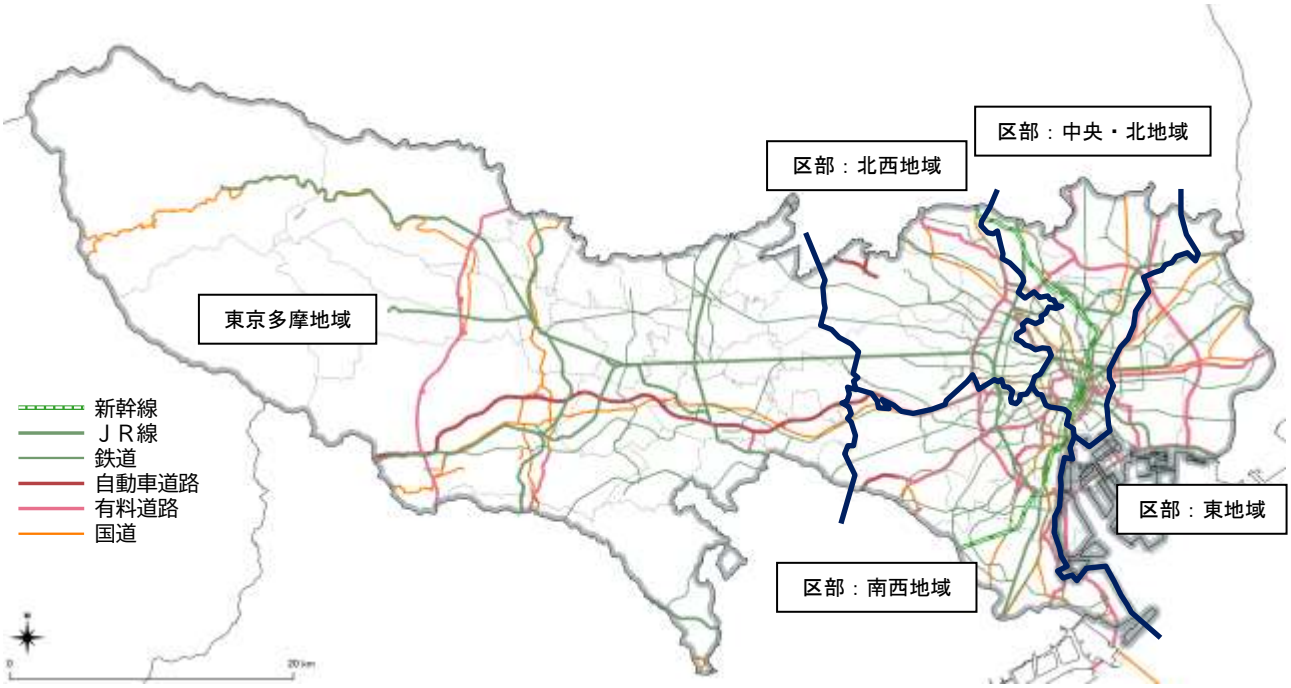


図 3-5-19　東京都の交通網

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 59.0%と最も高くなっている。「千葉市」では「JR 線（NEX 以外）」の利用率が最も高い。「東葛地域」では「京成本線」の利用率が最も高く、「房総地域」では「JR 線（NEX 以外）」と「自家用車」の利用率が高くなっている。（図 3-5-20）

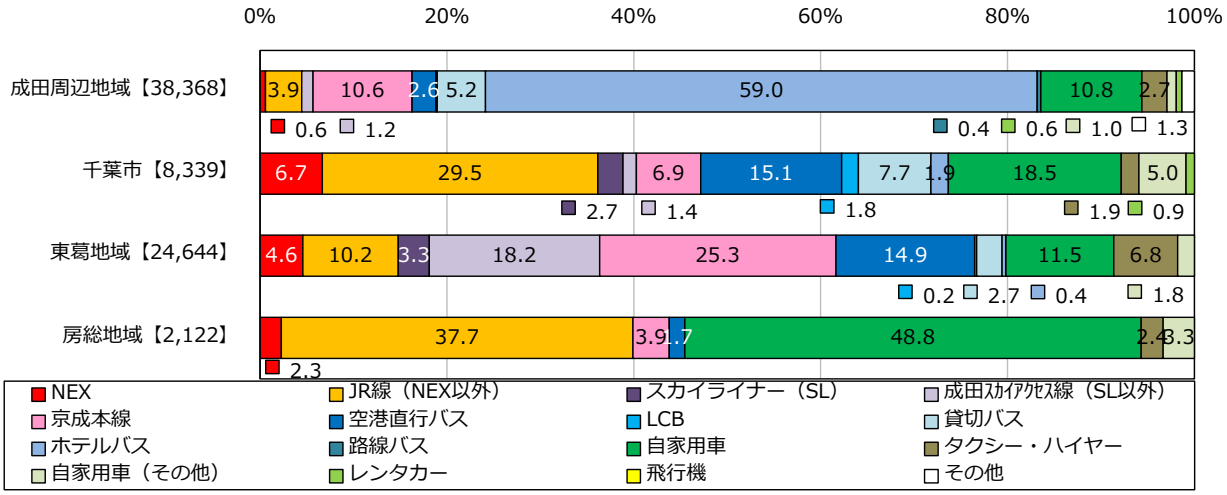


図 3-5-20　アクセス交通機関（千葉県内地域別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

図 3-5-21 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 3-5-22 は参考として千葉県内の交通網を示している。

図 3-5-21
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

【　】内は：平均所要時間（○時間○分）を示している

図 3-5-22　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、全ての地域で「NEX」が最も高くなっており、次いで高いのは「横浜市」では「空港直行バス」、「鎌倉・横須賀地域」では「JR 線（NEX 以外）」、「神奈川西側地域」「川崎市」では「スカイライナー」となっている。（図 3-5-23）

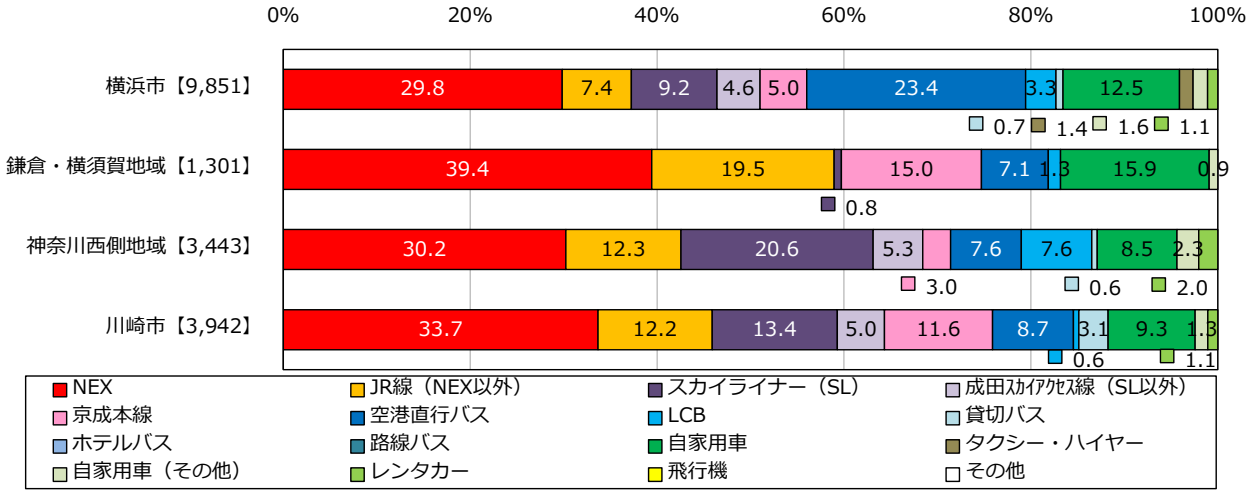


図 3-5-23　アクセス交通機関（神奈川県内地域別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

図 3-5-24 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 3-5-25 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　　：NEX

鎌倉・横須賀地域：NEX　　神奈川西側地域：NEX

図 3-5-24　神奈川県のエリア区分図

【　】内は：平均所要時間（○時間○分）を示している

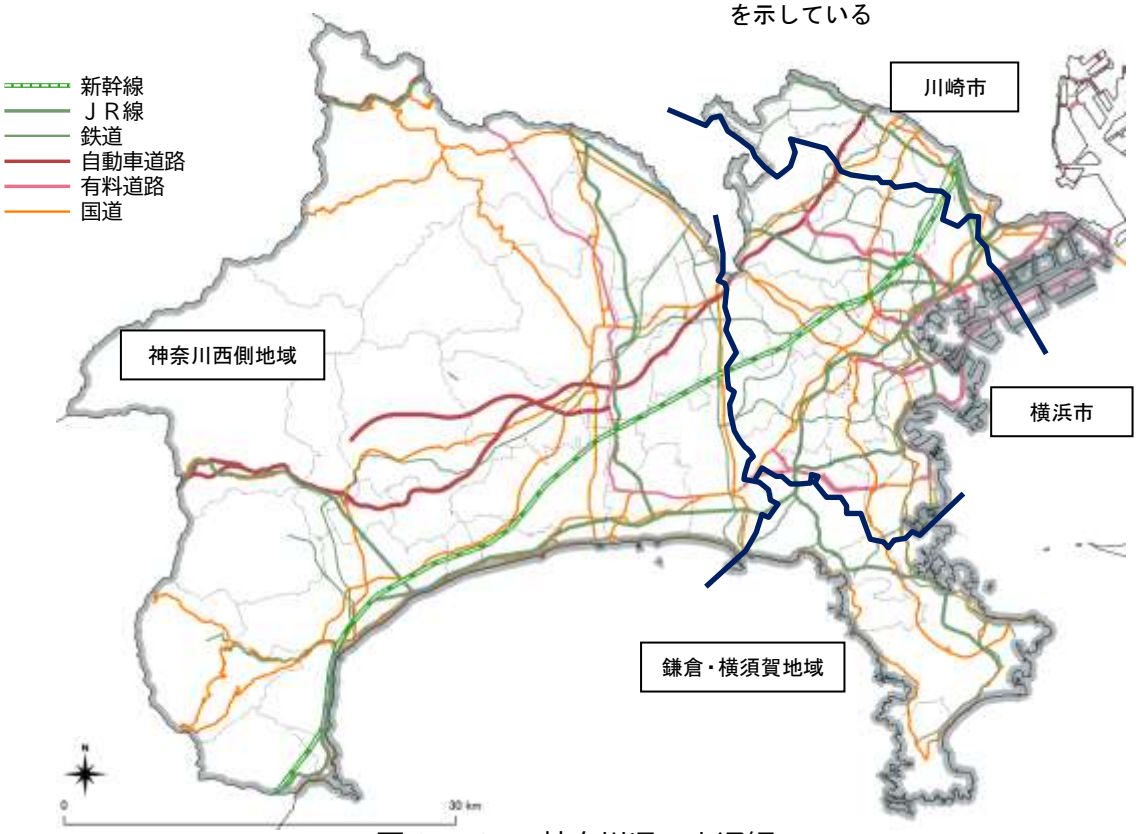


図 3-5-25　神奈川県の交通網

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、全ての地域で「スカイライナー」の利用率が最も高い。特に「秩父・北部地域」では「スカイライナー」が約 7 割を占めている。「さいたま市・東部地域」では「成田スカイアクセス線」「自家用車」も高くなっている。（図 3-5-26）

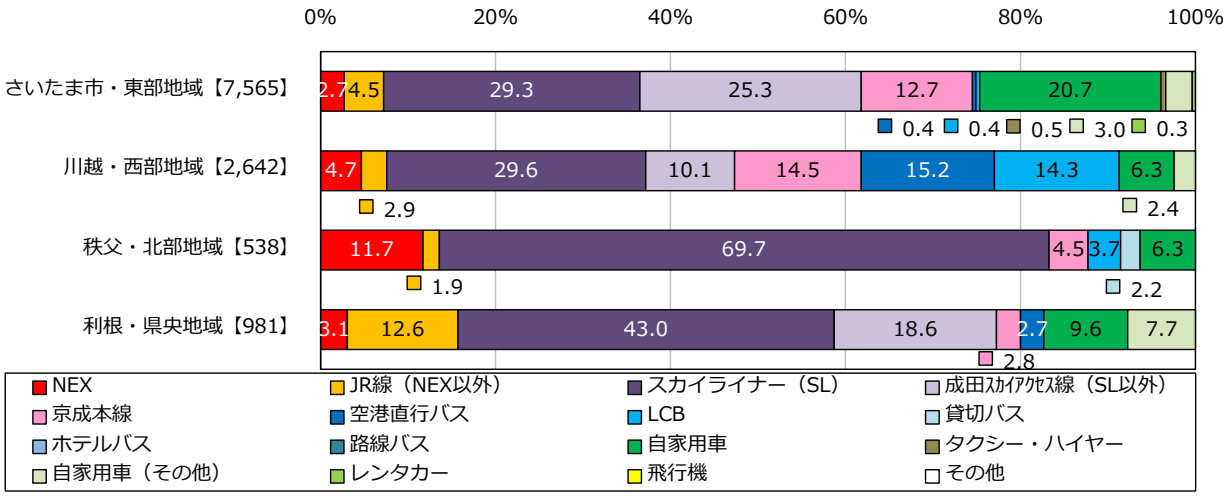


図 3-5-26　アクセス交通機関（埼玉県内地域別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

図 3-5-27 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 3-5-28 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　　：スカイライナー　　秩父・北部地域：スカイライナー

図 3-5-27　埼玉県のエリア区分図　　【　】内は：平均所要時間（○時間○分）を示している

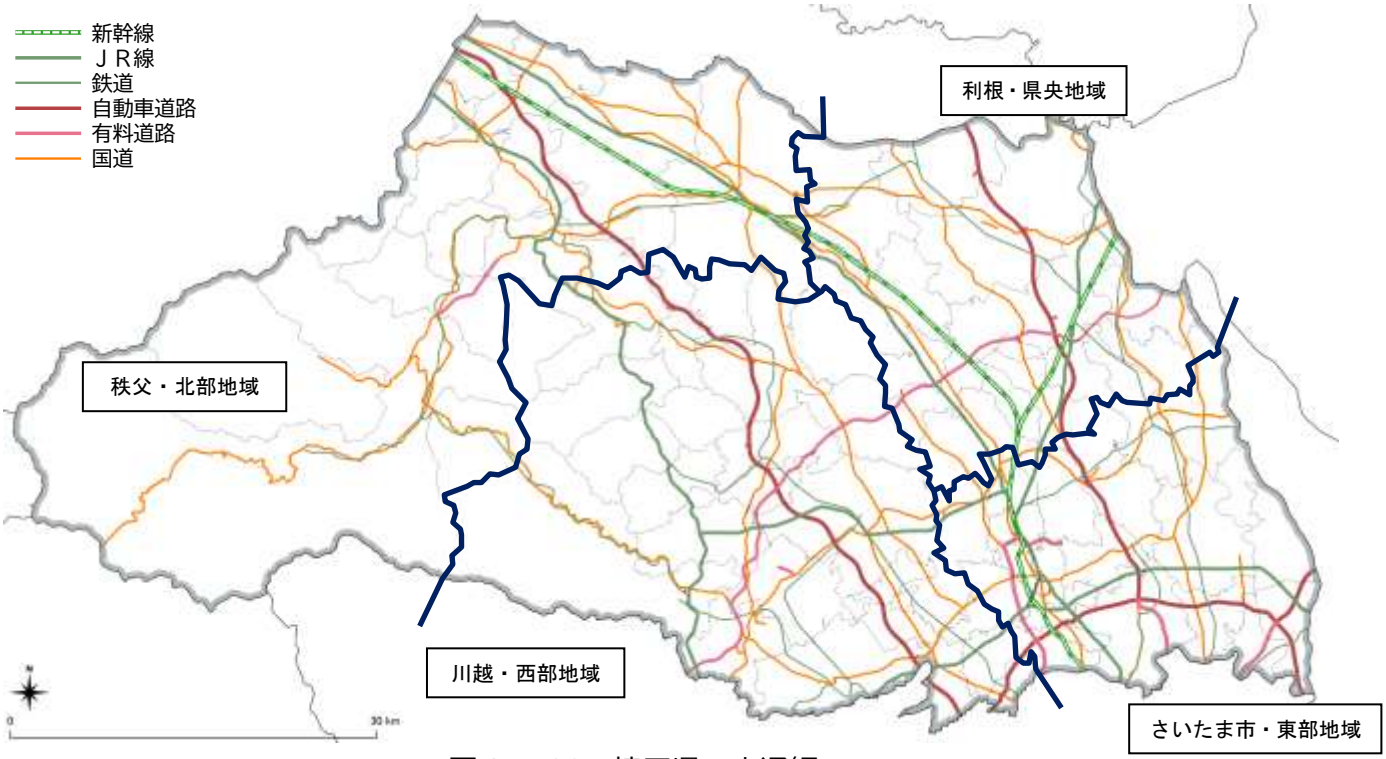


図 3-5-28　埼玉県の交通網

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」の利用率が最も高く、特に「鹿行地域」では「自家用車」が約 8 割を占め、鉄道利用はない。

「つくば市・南西地域」「水戸・北部地域」は、鉄道利用が 2 割程度を占め、「つくば市・南西地域」では「成田スカイアクセス線」、「水戸・北部地域」では「自家用車（その他）」が次いで高い。（図 3-5-29）

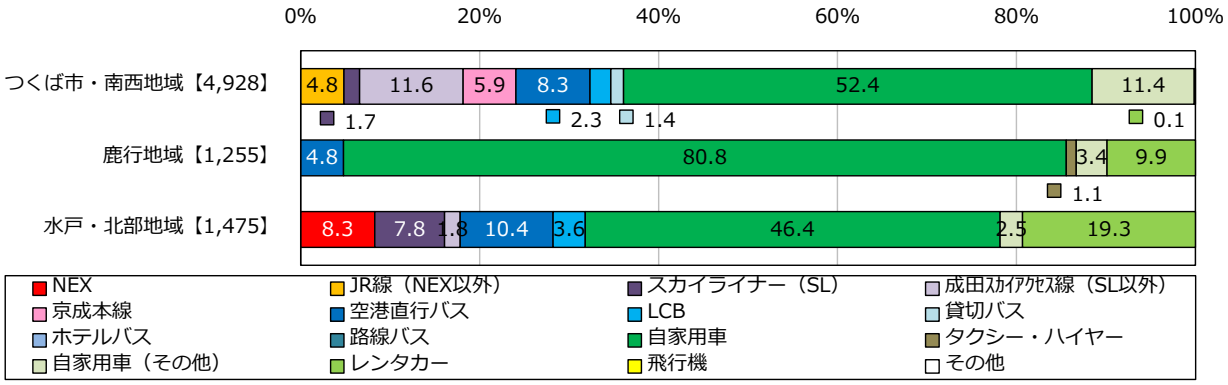


図 3-5-29　アクセス交通機関（茨城県内地域別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

図 3-5-30 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 3-5-31 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

【　】内は：平均所要時間（〇時間〇分）を示している

図 3-5-30　茨城県のエリア区分図

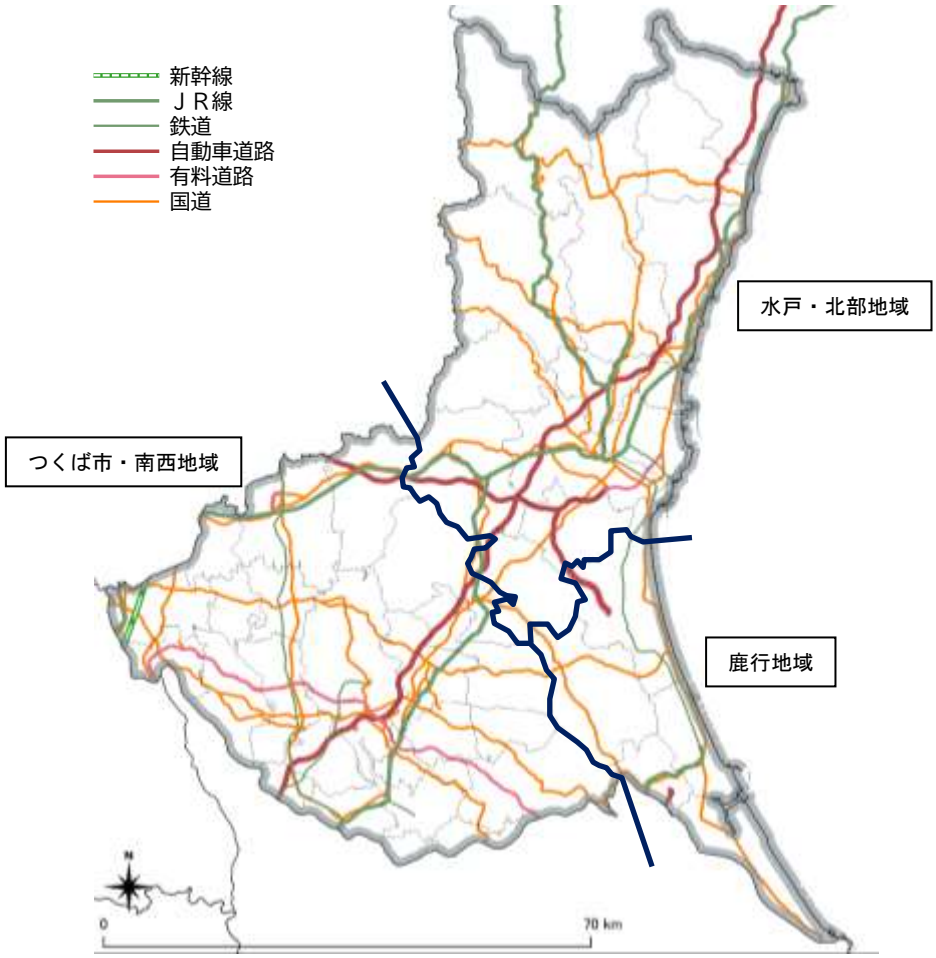


図 3-5-31　茨城県の交通網

（２）アクセス交通機関の選択理由【日本人：問 8、外国人：問 9】

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「便利だから」となっている。日本人、外国人別にみると、上位の「速いから」、「便利だから」は同じで、日本人では、次いで「乗り換えが少ないから」の割合が高く、外国人では「わかりやすいから」の割合が高くなっている。（図 3-5-32）

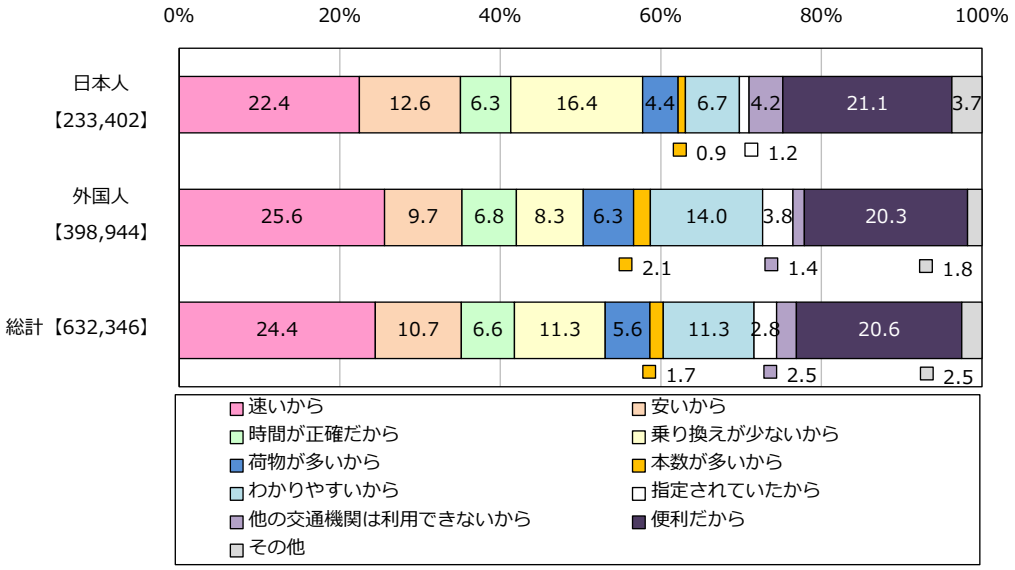


図 3-5-32　アクセス交通機関の選択理由（第１+第２の理由）（日本人／外国人別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

ターミナル別にみると、1PTB・2PTB 利用者より 3PTB 利用者の方が「速いから」「安いから」の割合が高くなっている。（図 3-5-33）

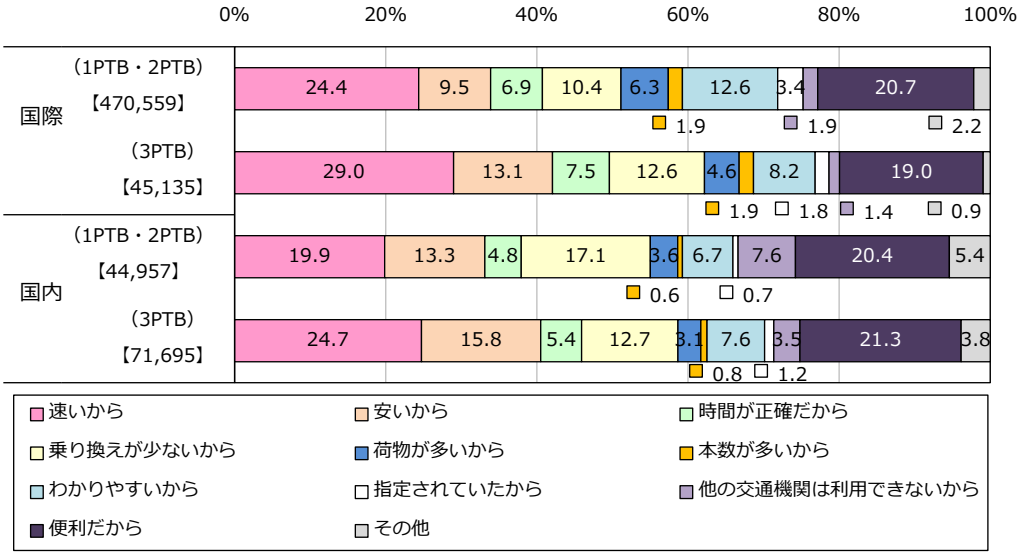


図 3-5-33　アクセス交通機関の選択理由（第１+第２の理由）（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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」「わかりやすいから」「便利だから」の割合が高くなっている。（図 3-5-34）

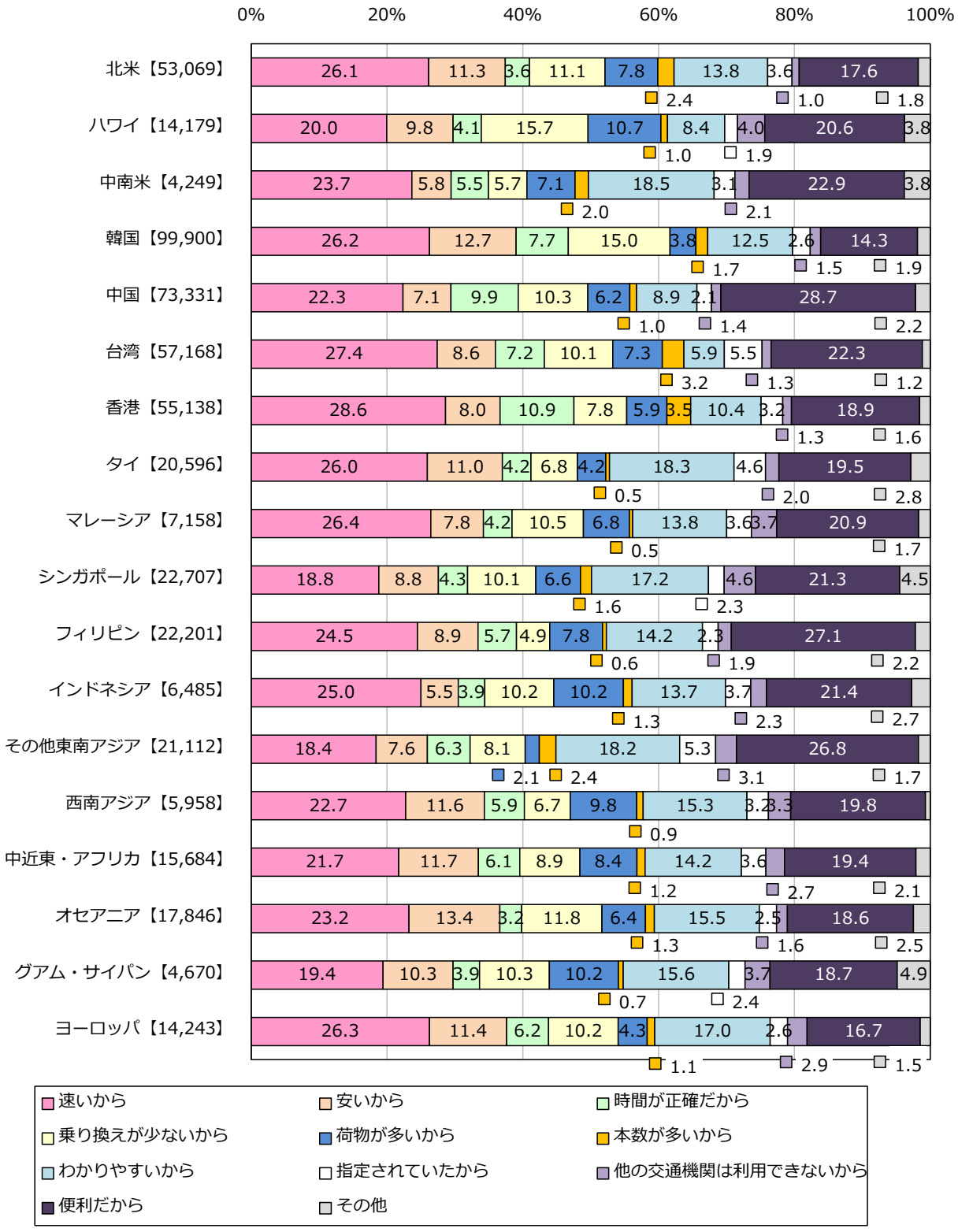


図 3-5-34　アクセス交通機関の選択理由（第１＋第２の理由）（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

アクセス交通機関別にみた場合、「速いから」の割合は「NEX」「スカイライナー」で高く、「安いから」の割合は「京成本線」「LCB」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い。「乗り換えが少ないから」の割合は「成田スカイアクセス線」「空港直行バス」で高く、「荷物が多いから」の割合は「自家用車」「タクシー・ハイヤー」「レンタカー」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「LCB」で高く、「わかりやすいから」の割合は「ホテルバス」「タクシー・ハイヤー」で高くなっている。「指定されていたから」の割合は「貸切バス」で高く、「他の交通機関は利用できないから」の割合は「飛行機」で高く、「便利だから」は「自家用車」「レンタカー」で高くなっている。（図 3-5-35）

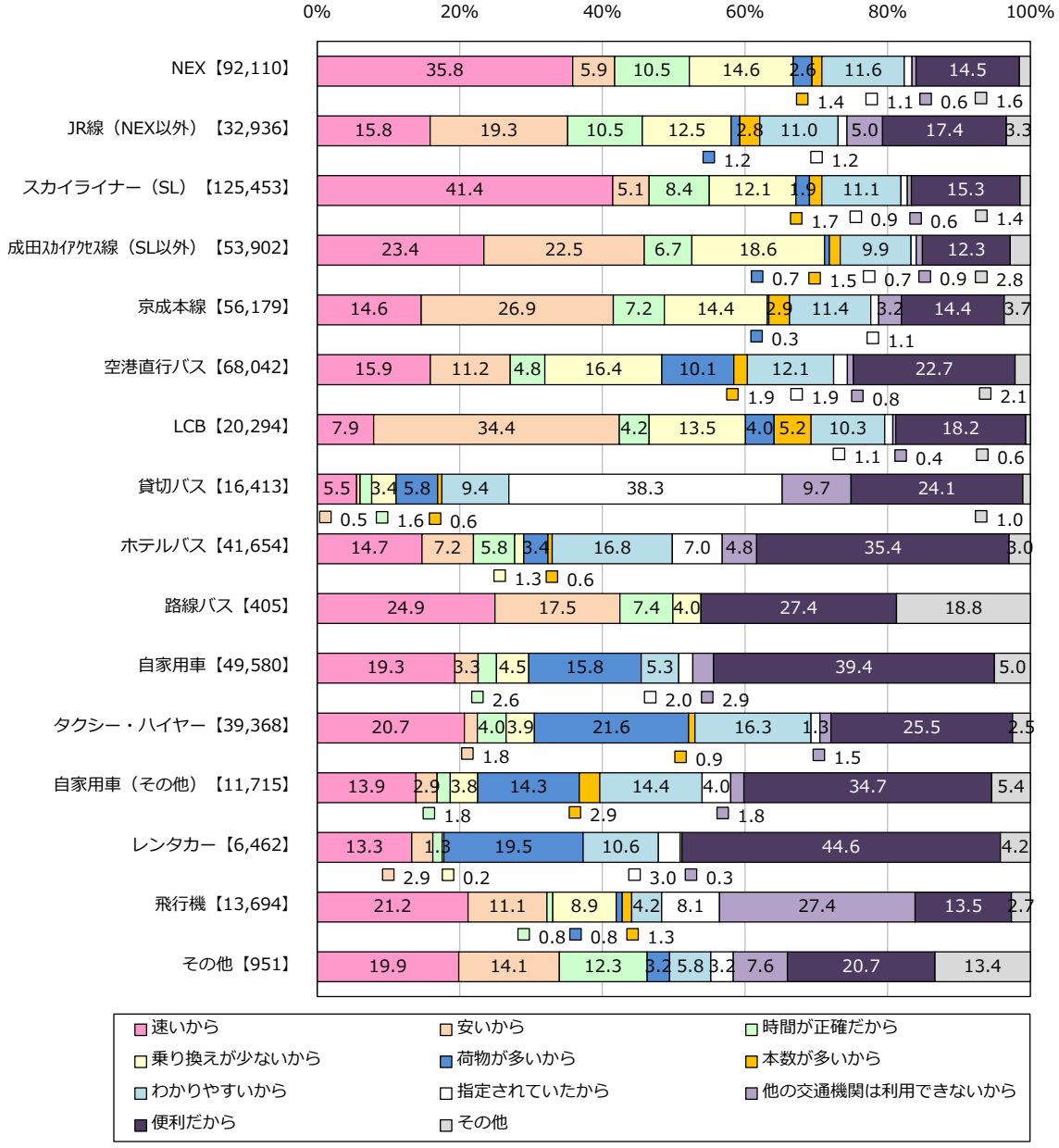


図 3-5-35　アクセス交通機関の選択理由（第１＋第２の理由）（アクセス交通機関別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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 1,882 人（21.6%）が最も多く、次いで「検索結果で決めたから」の 1,153 人（13.2%）、「同行者と一緒にした・任せたため」の 772 人（8.8%）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	1,882	21.6%
検索結果で決めたから	1,153	13.2%
同行者と一緒にした・任せたため	772	8.8%
自分の都合に合わせやすいから（寄り道、休憩等）	541	6.2%
快適、楽だから	486	5.6%
希望する手段を使えなかったから（早朝、深夜、運休、トラブル等）	479	5.5%
時間が合うから	460	5.3%
座れるから、指定席だから	459	5.3%
送ってもらうから	364	4.2%
子供、高齢者がいるから	313	3.6%
無料・割引がある、ポイントが付く、株主優待券	310	3.6%
利用してみたかったから	212	2.4%
慣れているから	173	2.0%
時間に余裕があったから	126	1.4%
乗り遅れた・間違えたから	126	1.4%
設備、サービスが良いから（トイレ、コンセント）	100	1.1%
人数が多いため	87	1.0%
安心安全	75	0.9%
先に切符を買ったから	70	0.8%
他の方法を知らない	66	0.8%
混まないですむルート	50	0.6%
天気が悪かったから・暑かったから	36	0.4%
乗り換えが便利・楽だから	12	0.1%
事前購入しなくてよいから	4	0.0%
記載無し・不明	371	4.3%
合計	8,727	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、「検索結果で決めたから」の 974 人（13.7%）が最も多く、次いで「送ってもらうから」の 733 人（10.3%）、「無料・割引がある、ポイントが付く」の 645 人（9.1%）となっている。（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
検索結果で決めたから	974	13.7%
送ってもらうから	733	10.3%
無料・割引がある、ポイントが付く	645	9.1%
人数が多いため	533	7.5%
駅・停留所・空港が近い、アクセスがよい	496	7.0%
旅行者用チケット（JRパスなど）があったから	440	6.2%
すすめられたから	405	5.7%
快適、楽だから	385	5.4%
天気が悪かったから・暑かったから	382	5.4%
座れるから、指定席だから	330	4.6%
他の方法を知らない	241	3.4%
子供、高齢者がいるから	226	3.2%
利用してみたかったから	171	2.4%
乗り遅れた・間違えたから	163	2.3%
希望する手段を使えなかったから（早朝、深夜、運休、トラブル等）	113	1.6%
SNS、TVで見たことがあるため	104	1.5%
車椅子だから	104	1.5%
仕事の都合で	89	1.3%
同行者と一緒にした・任せたため	85	1.2%
設備、サービスが良いから（トイレ、コンセント）	72	1.0%
時間が合うから	49	0.7%
慣れているから	38	0.5%
乗り換えが便利・楽だから	21	0.3%
自分の都合に合わせやすいから（寄り道、休憩等）	20	0.3%
記載無し・不明	298	4.2%
合計	7,117	100.0%

（3）アクセス交通機関の満足状況【日本人：問 9、外国人：問 10】

アクセス交通機関の満足状況については、「満足」の割合が 83.1%と最も高く、次いで「やや満足」の 11.4%と満足度は非常に高くなっている。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 3-5-36）

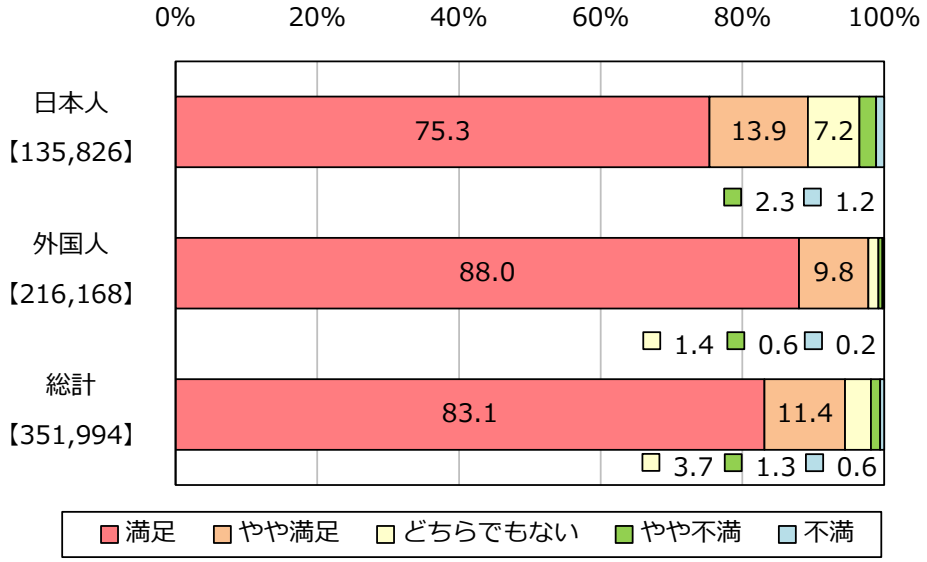


図 3-5-36　アクセス交通機関の満足状況（日本人／外国人別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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 3-5-37）。

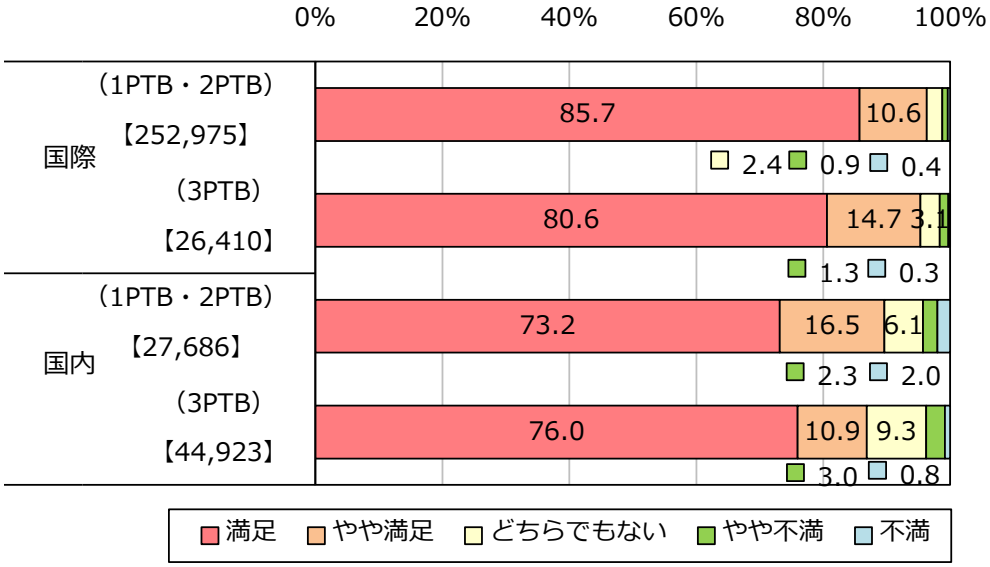


図 3-5-37　アクセス交通機関の満足状況（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

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「中南米」および「フィリピン」で 90%を超え、高い割合となっている（図 3-5-38）。

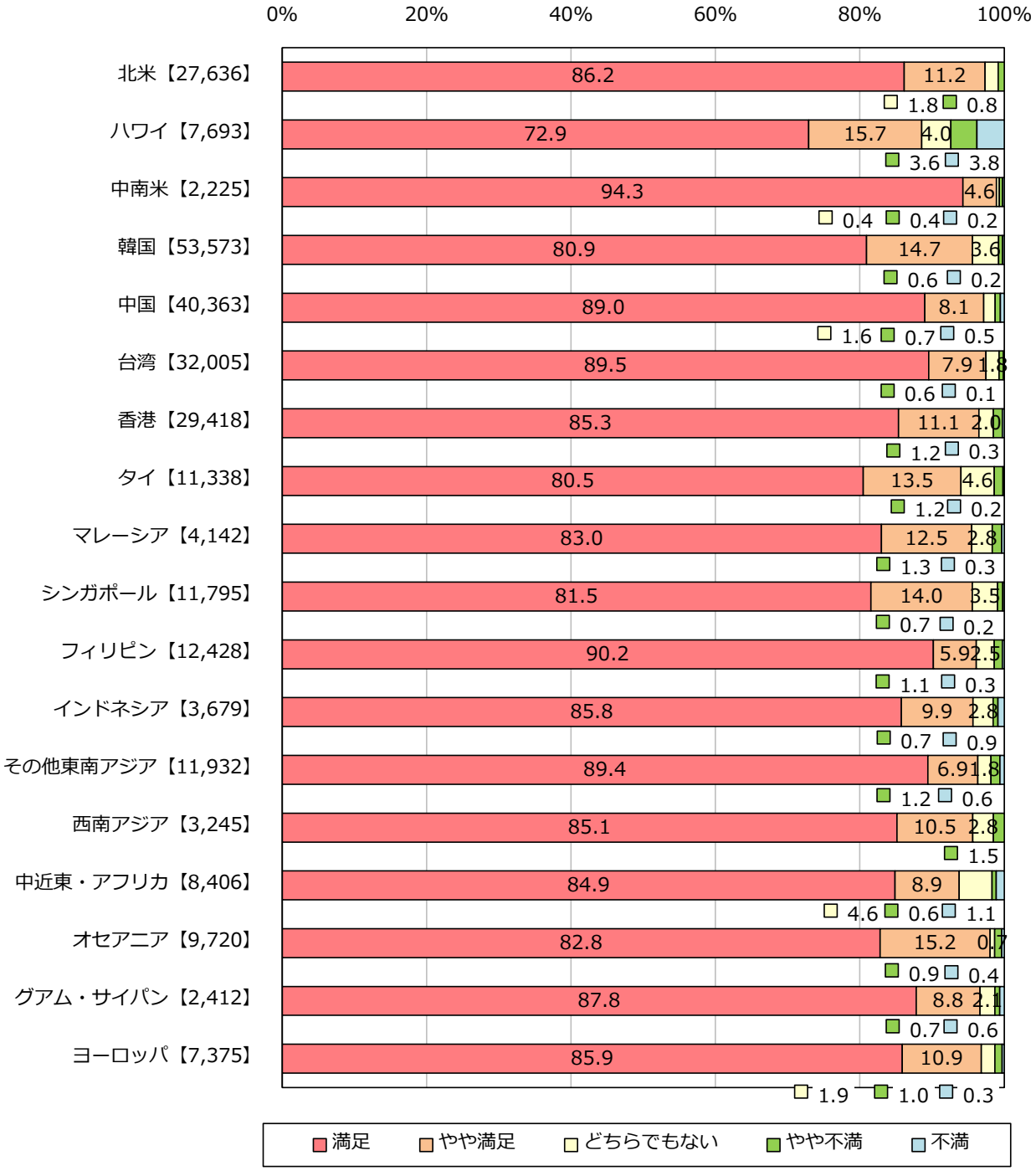


図 3-5-38　アクセス交通機関の満足状況（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

アクセス交通機関別にみると、「空港直行バス」「貸切バス」「ホテルバス」「タクシー・ハイヤー」「自家用車（その他）」で「満足」の割合が 90%を超えており、バス類、自動車類の満足度が高いことがわかる。また鉄道類に着目すると、「NEX」「スカイライナー」で比較的満足度が高いことがわかる。（図 3-5-39）

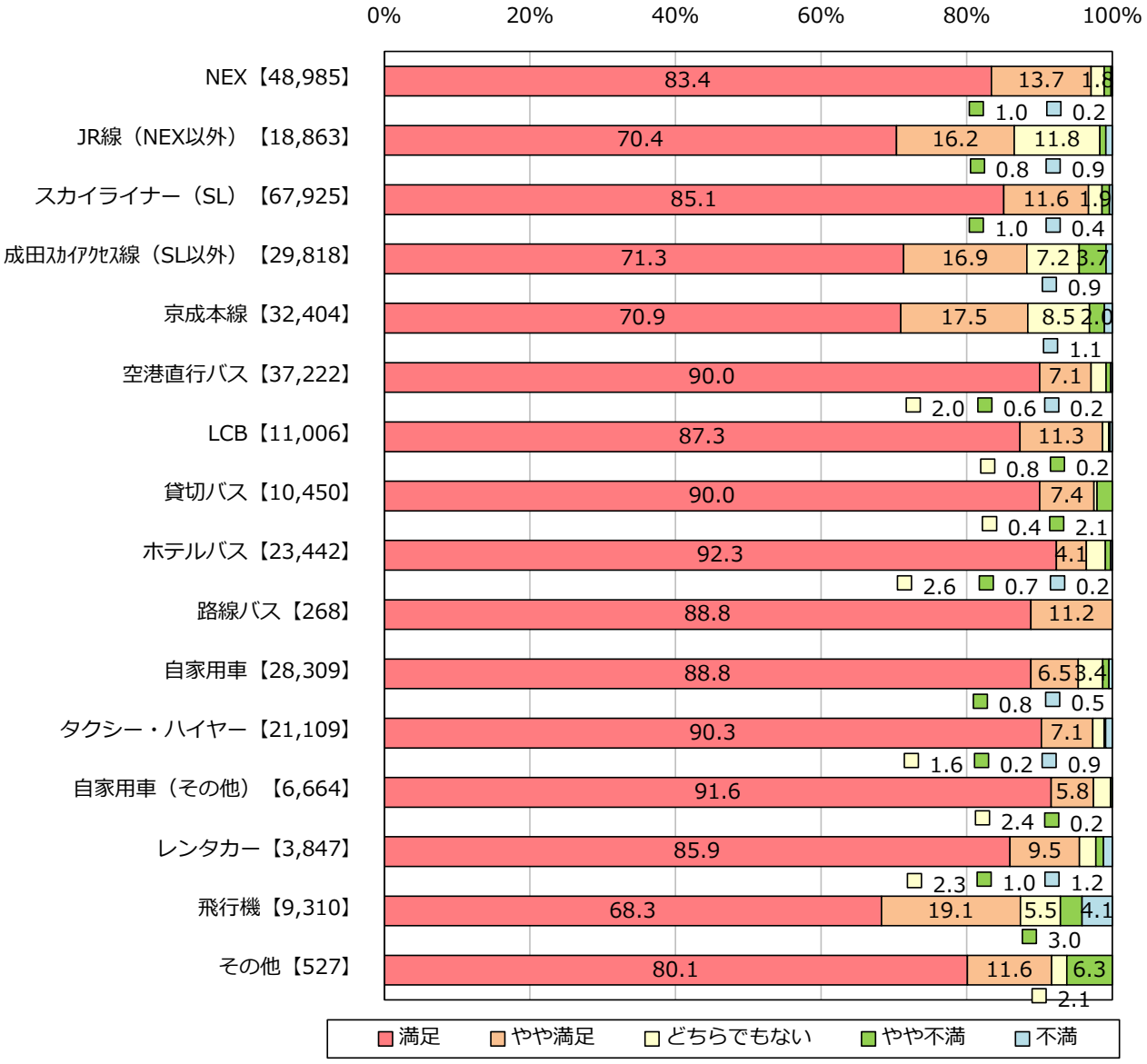


図 3-5-39　アクセス交通機関の満足状況（アクセス交通機関別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

（4）アクセス交通機関の満足・不満の理由【日本人：問 9、外国人：問 10】

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 3-5-7 に示す。大分類でみると、「アクセス性について」の 50.8%が最も多く、次いで「施設・環境・案内など」の 24.2%、「その他」の 16.5%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、こちらもNEX、スカイライナー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、スカイライナー、空港直行バス利用者で多い結果である。（表 3-5-6）

「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、スカイライナー、空港直行バス利用者で多くなっている。（表 3-5-7）

表 3-5-3　満足と回答した人の満足の理由（1/5）

満足の理由	回答数	週間拡大値	構成比
費用について	58	1,457	8.1%
料金・運賃が安いまたは適正	50	1,208	6.7%
鉄道類	30	711	3.9%
NEX	5	110	0.6%
JR線（NEX以外）	1	26	0.1%
スカイライナー	5	208	1.2%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	10	274	1.5%
京成本線	9	93	0.5%
自動車類	19	486	2.7%
空港直行バス	8	223	1.2%
LCB	10	181	1.0%
自家用車	1	82	0.5%
飛行機	1	11	0.1%
無料だから	7	186	1.0%
自動車類	7	186	1.0%
ホテルバス	7	186	1.0%
割引がある	1	63	0.3%
飛行機	1	63	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 3-5-4　満足と回答した人の満足の理由（2/5）

満足の理由	回答数	週間拡大値	構成比
本数について	7	78	0.4%
利用したい時間に合う	5	48	0.3%
鉄道類	2	36	0.2%
NEX	1	10	0.1%
スカイライナー	1	26	0.1%
自動車類	3	12	0.1%
空港直行バス	3	12	0.1%
本数が多い	2	30	0.2%
鉄道類	1	10	0.1%
京成本線	1	10	0.1%
自動車類	1	20	0.1%
LCB	1	20	0.1%
アクセス性について	342	9,160	50.8%
速い・近い	202	5,430	30.1%
鉄道類	149	3,999	22.2%
NEX	43	844	4.7%
JR線（NEX以外）	10	329	1.8%
スカイライナー	77	2,367	13.1%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	18	424	2.4%
京成本線	1	35	0.2%
自動車類	52	1,418	7.9%
空港直行バス	15	351	1.9%
LCB	6	145	0.8%
ホテルバス	11	237	1.3%
自家用車	4	130	0.7%
タクシー・ハイヤー	9	399	2.2%
自家用車（その他）	5	119	0.7%
レンタカー	2	37	0.2%
飛行機	1	13	0.1%
時間が正確	60	1,448	8.0%
鉄道類	48	1,236	6.9%
NEX	14	397	2.2%
JR線（NEX以外）	3	85	0.5%
スカイライナー	16	413	2.3%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	8	131	0.7%
京成本線	7	210	1.2%
自動車類	12	212	1.2%
空港直行バス	4	66	0.4%
LCB	1	10	0.1%
ホテルバス	5	95	0.5%
タクシー・ハイヤー	1	25	0.1%
レンタカー	1	16	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 3-5-5　満足と回答した人の満足の理由（3/5）

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			342	9,160	50.8%
	乗り継ぎ・乗り換えが便利、回数が少ない		46	1,147	6.4%
		鉄道類	30	802	4.4%
		NEX	7	119	0.7%
		JR線（NEX以外）	3	51	0.3%
		スカイライナー	7	214	1.2%
		成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	6	220	1.2%
		京成本線	7	198	1.1%
		自動車類	16	345	1.9%
		空港直行バス	7	127	0.7%
		LCB	1	65	0.4%
		ホテルバス	6	114	0.6%
		自家用車	1	29	0.2%
		レンタカー	1	10	0.1%
	駅・停留所へのアクセスに満足		15	389	2.2%
		鉄道類	11	319	1.8%
		NEX	6	163	0.9%
		JR線（NEX以外）	1	30	0.2%
		スカイライナー	3	91	0.5%
		京成本線	1	35	0.2%
		自動車類	4	70	0.4%
		空港直行バス	1	10	0.1%
		ホテルバス	1	4	0.0%
		自家用車	2	56	0.3%
	道路によるアクセスに満足		14	532	3.0%
		自動車類	14	532	3.0%
		空港直行バス	5	150	0.8%
		LCB	2	98	0.5%
		自家用車	6	246	1.4%
		タクシー・ハイヤー	1	38	0.2%
	空港に直結している		5	214	1.2%
		鉄道類	2	94	0.5%
		NEX	1	47	0.3%
		スカイライナー	1	47	0.3%
		自動車類	3	120	0.7%
		空港直行バス	3	120	0.7%

※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 3-5-6　満足と回答した人の満足の理由（4/5）

満足の理由	回答数	週間拡大値	構成比
施設・環境・案内など	153	4,363	24.2%
車両・機材がきれい、快適である	105	3,166	17.6%
鉄道類	70	2,293	12.7%
NEX	17	511	2.8%
JR線（NEX以外）	3	160	0.9%
スカイライナー	45	1,480	8.2%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	3	75	0.4%
京成本線	2	67	0.4%
自動車類	32	728	4.0%
空港直行バス	18	301	1.7%
LCB	7	168	0.9%
ホテルバス	1	24	0.1%
タクシー・ハイヤー	6	235	1.3%
飛行機	3	145	0.8%
車内が混雑していない、着席できる	22	555	3.1%
鉄道類	20	513	2.8%
NEX	7	264	1.5%
スカイライナー	5	79	0.4%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	2	8	0.0%
京成本線	6	162	0.9%
自動車類	2	42	0.2%
空港直行バス	2	42	0.2%
荷物の運搬が楽・便利	10	252	1.4%
鉄道類	2	85	0.5%
スカイライナー	2	85	0.5%
自動車類	8	167	0.9%
空港直行バス	1	10	0.1%
LCB	1	65	0.4%
タクシー・ハイヤー	1	17	0.1%
レンタカー	5	75	0.4%
スタッフの対応に満足	10	222	1.2%
鉄道類	2	59	0.3%
NEX	1	49	0.3%
京成本線	1	10	0.1%
自動車類	8	163	0.9%
空港直行バス	5	105	0.6%
貸切バス	1	38	0.2%
タクシー・ハイヤー	2	20	0.1%
案内などが分かりやすい	5	103	0.6%
鉄道類	4	91	0.5%
NEX	1	7	0.0%
スカイライナー	2	63	0.3%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	1	21	0.1%
自動車類	1	12	0.1%
ホテルバス	1	12	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 3-5-7　満足と回答した人の満足の理由（5/5）

満足の理由	回答数	週間拡大値	構成比
施設・環境・案内など	153	4,363	24.2%
その他	1	65	0.4%
鉄道類	1	65	0.4%
自動販売機があった（成田ｽｶｲｱｸｾｽ線）	1	65	0.4%
その他	137	2,969	16.5%
楽・安心・便利	120	2,491	13.8%
鉄道類	42	799	4.4%
NEX	14	200	1.1%
JR線（NEX以外）	5	124	0.7%
スカイライナー	18	400	2.2%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	3	51	0.3%
京成本線	2	24	0.1%
自動車類	74	1,648	9.1%
空港直行バス	25	500	2.8%
LCB	5	65	0.4%
貸切バス	8	187	1.0%
ホテルバス	13	340	1.9%
自家用車	13	335	1.9%
タクシー・ハイヤー	4	53	0.3%
自家用車（その他）	5	151	0.8%
レンタカー	1	17	0.1%
飛行機	4	44	0.2%
高齢者・子供等同行者の条件に合う	8	307	1.7%
鉄道類	3	38	0.2%
NEX	3	38	0.2%
自動車類	5	269	1.5%
空港直行バス	1	4	0.0%
自家用車	4	265	1.5%
慣れているから	5	70	0.4%
鉄道類	3	44	0.2%
JR線（NEX以外）	1	20	0.1%
京成本線	2	24	0.1%
自動車類	2	26	0.1%
タクシー・ハイヤー	1	12	0.1%
自家用車（その他）	1	14	0.1%
サービス・質が良い	3	89	0.5%
自動車類	3	89	0.5%
タクシー・ハイヤー	1	11	0.1%
レンタカー	2	78	0.4%
その他	1	12	0.1%
鉄道類	1	12	0.1%
都心のラッシュに合わないので良い（スカイライナー）	1	12	0.1%
合計	697	18,027	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 3-5-8～表 3-5-10 に整理した。大分類でみると、「施設・環境・案内など」が 30.2%で最も多く、次いで「その他」の 27.2%、「費用について」の 23.0%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「案内などがわかりにくい・英語の案内がない」であり、JR 線（NEX 以外）、自家用車、タクシー・ハイヤー利用者で多くなっている。次いで多いのは「空調が不適切（暑い・寒い）」であり、NEX、スカイライナー利用者で多い結果である。（表 3-5-9、表 3-5-10）

「その他」の理由は「ＩＣ・チケット､指定券購入に関する不満」のみであり、NEX、JR 線（NEX 以外）利用者で多くなっている（表 3-5-10）。

「費用について」は「料金が高い・もう少し安い方が良い」であり、NEX、スカイライナー利用者で多い結果である（表 3-5-8）。

表 3-5-8　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	22	542	23.0%
料金が高い・もう少し安い方が良い	22	542	23.0%
鉄道類	17	457	19.4%
NEX	7	179	7.6%
スカイライナー	9	242	10.3%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	1	36	1.5%
自動車類	5	85	3.6%
タクシー・ハイヤー	4	47	2.0%
自家用車（その他）	1	38	1.6%
本数について	5	89	3.8%
本数が少ない	5	89	3.8%
鉄道類	3	74	3.1%
NEX	1	9	0.4%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	1	48	2.0%
京成本線	1	17	0.7%
自動車類	2	15	0.6%
空港直行バス	1	10	0.4%
ホテルバス	1	5	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 3-5-9　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	373	15.8%
時間がかかる、遅い	8	152	6.4%
鉄道類	5	113	4.8%
NEX	1	21	0.9%
スカイライナー	1	38	1.6%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	1	11	0.5%
京成本線	2	43	1.8%
自動車類	2	29	1.2%
自家用車	1	4	0.2%
レンタカー	1	25	1.1%
飛行機	1	10	0.4%
リムジンバスの出発地少ない・復活	5	58	2.5%
鉄道類	3	25	1.1%
スカイライナー	3	25	1.1%
自動車類	2	33	1.4%
空港直行バス	2	33	1.4%
乗り換えがある、乗り換えが遠い	2	83	3.5%
鉄道類	2	83	3.5%
NEX	1	63	2.7%
スカイライナー	1	20	0.8%
遅延した・時間が読めない	3	42	1.8%
自動車類	2	31	1.3%
空港直行バス	1	20	0.8%
自家用車（その他）	1	11	0.5%
飛行機	1	11	0.5%
その他	3	38	1.6%
鉄道類	1	11	0.5%
東京駅からあればもっと良い（スカイライナー）	1	11	0.5%
自動車類	2	27	1.1%
タクシーはターミナル２しかとまらなかった（タクシー・ハイヤー）	1	20	0.8%
他のホテルへのピックアップがあるため、少し時間がかかった（タクシー・ハイヤー）	1	7	0.3%
施設・環境・案内など	23	712	30.2%
混んでた	4	124	5.3%
鉄道類	4	124	5.3%
NEX	2	75	3.2%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	2	49	2.1%
案内などがわかりにくい・英語の案内がない	6	239	10.1%
鉄道類	3	112	4.8%
NEX	1	25	1.1%
JR線（NEX以外）	1	49	2.1%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	1	38	1.6%
自動車類	3	127	5.4%
自家用車	1	62	2.6%
タクシー・ハイヤー	1	48	2.0%
自家用車（その他）	1	17	0.7%

※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 3-5-10　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	23	712	30.2%
荷物置き場の不備	3	77	3.3%
鉄道類	3	77	3.3%
NEX	1	25	1.1%
スカイライナー	2	52	2.2%
空調が不適切（暑い・寒い）	3	127	5.4%
鉄道類	2	110	4.7%
NEX	1	48	2.0%
スカイライナー	1	62	2.6%
自動車類	1	17	0.7%
LCB	1	17	0.7%
揺れがひどい・乗り心地悪い	2	40	1.7%
鉄道類	2	40	1.7%
NEX	1	20	0.8%
スカイライナー	1	20	0.8%
座席が狭い、背もたれ、硬い、 席数少ない	2	36	1.5%
飛行機	2	36	1.5%
ES･EVなどバリアフリー設備に不満	2	62	2.6%
鉄道類	2	62	2.6%
NEX	1	24	1.0%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	1	38	1.6%
充電ができない	1	7	0.3%
鉄道類	1	7	0.3%
NEX	1	7	0.3%
その他	13	641	27.2%
ＩＣ・チケット、指定券購入に関する不満	13	641	27.2%
鉄道類	12	592	25.1%
NEX	4	210	8.9%
JR線（NEX以外）	3	141	6.0%
スカイライナー	2	83	3.5%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	2	63	2.7%
京成本線	1	95	4.0%
自動車類	1	49	2.1%
空港直行バス	1	49	2.1%
合計	84	2,357	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 3-5-11～表 3-5-15 に示す。大分類では「アクセス性について」が 35.9%と最も多く、次いで「施設・環境・案内など」の 35.7%、「本数について」の 12.6%、「費用について」の 9.6%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「乗り継ぎ・乗り換えが不便、回数が多い」であり、JR 線（NEX 以外）、スカイライナー利用者で多くなっている。次いで理由が多いのは「時間がかかる、遅い」であり、NEX、成田スカイアクセス線利用者で多くなっている（表 3-5-12、表 3-5-13）。

「施設・環境・案内など」の理由のうち、回答が最も多いのは「案内などがわかりにくい・英語の案内がない」であり、自家用車、タクシー・ハイヤー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、空港直行バス利用者で多くなっている（表 3-5-12）。

「費用について」の理由は「料金が高い・もう少し安い方が良い」のみであり、成田スカイアクセス線、タクシー・ハイヤー利用者で多い結果である（表 3-5-11）。

表 3-5-11　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	17	423	9.6%
料金が高い・もう少し安い方が良い	17	423	9.6%
鉄道類	10	269	6.1%
NEX	4	65	1.5%
スカイライナー	3	30	0.7%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	3	174	4.0%
自動車類	7	154	3.5%
タクシー・ハイヤー	5	114	2.6%
レンタカー	2	40	0.9%

※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 3-5-12　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	19	555	12.6%
本数が少ない	16	522	11.9%
鉄道類	10	323	7.4%
NEX	1	13	0.3%
JR線（NEX以外）	2	11	0.3%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	6	218	5.0%
京成本線	1	81	1.8%
自動車類	5	136	3.1%
空港直行バス	2	102	2.3%
ホテルバス	3	34	0.8%
飛行機	1	63	1.4%
利用したい時間に運行していない	3	33	0.8%
その他	3	33	0.8%
徒歩、二輪車	3	33	0.8%
アクセス性について	58	1,574	35.9%
時間がかかる、遅い	18	414	9.4%
鉄道類	13	333	7.6%
NEX	4	104	2.4%
JR線（NEX以外）	2	19	0.4%
スカイライナー	1	12	0.3%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	2	118	2.7%
京成本線	4	80	1.8%
自動車類	4	64	1.5%
空港直行バス	2	42	1.0%
自家用車	1	7	0.2%
自家用車（その他）	1	15	0.3%
飛行機	1	17	0.4%
乗り継ぎ・乗り換えが不便、回数が多い	10	415	9.5%
鉄道類	9	404	9.2%
JR線（NEX以外）	3	146	3.3%
スカイライナー	3	208	4.7%
成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	2	14	0.3%
京成本線	1	36	0.8%
飛行機	1	11	0.3%
空港直行バスの出発地が少ない、路線の復活希望	8	118	2.7%
鉄道類	5	74	1.7%
NEX	1	13	0.3%
スカイライナー	2	34	0.8%
京成本線	2	27	0.6%
自動車類	3	44	1.0%
空港直行バス	1	10	0.2%
LCB	2	34	0.8%

※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 3-5-13　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			58	1,574	35.9%
	遠い		11	346	7.9%
		鉄道類	8	217	4.9%
		JR線（NEX以外）	4	75	1.7%
		成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	2	26	0.6%
		京成本線	2	116	2.6%
		自動車類	3	129	2.9%
		ホテルバス	1	95	2.2%
		自家用車	2	34	0.8%
	遅延した・時間が読めない		10	196	4.5%
		鉄道類	5	54	1.2%
		成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	3	40	0.9%
		京成本線	2	14	0.3%
		自動車類	4	131	3.0%
		空港直行バス	3	66	1.5%
		貸し切りバス	1	65	1.5%
		飛行機	1	11	0.3%
	待ち時間が長い		1	20	0.5%
		鉄道類	1	20	0.5%
		成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	1	20	0.5%
施設・環境・案内など			48	1,566	35.7%
	車内が混雑している		8	242	5.5%
		鉄道類	8	242	5.5%
		JR線（NEX以外）	1	30	0.7%
		成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	2	101	2.3%
		京成本線	5	111	2.5%
	案内などがわかりにくい・英語の案内がない		13	449	10.2%
		鉄道類	7	135	3.1%
		NEX	3	38	0.9%
		スカイライナー	2	78	1.8%
		成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	1	12	0.3%
		京成本線	1	7	0.2%
		自動車類	6	314	7.2%
		LCB	1	21	0.5%
		自家用車	2	190	4.3%
		タクシー・ハイヤー	3	103	2.3%
	荷物置き場の不備		7	193	4.4%
		鉄道類	7	193	4.4%
		NEX	2	34	0.8%
		スカイライナー	1	28	0.6%
		成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	2	115	2.6%
		京成本線	2	16	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 3-5-14　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				48	1,566	35.7%
	空調が不適切			5	335	7.6%
		鉄道類		5	335	7.6%
			スカイライナー	1	21	0.5%
			成田ｽｶｲｱｸｾｽ線（SL以外）	1	95	2.2%
			京成本線	3	219	5.0%
	揺れがひどい・乗り心地悪い			3	37	0.8%
		鉄道類		2	33	0.8%
			NEX	1	13	0.3%
			スカイライナー	1	20	0.5%
		自動車類		1	4	0.1%
			ホテルバス	1	4	0.1%
	スタッフの対応が悪い			7	92	2.1%
		鉄道類		5	52	1.2%
			JR線（NEX以外）	4	26	0.6%
			京成本線	1	26	0.6%
		自動車類		2	40	0.9%
			ホテルバス	2	40	0.9%
	座席が狭い、背もたれ、硬い、席数少ない			1	38	0.9%
		鉄道類		1	38	0.9%
			京成本線	1	38	0.9%
	ES･EVなどバリアフリー設備に不満			1	47	1.1%
		鉄道類		1	47	1.1%
			スカイライナー	1	47	1.1%
	機内が古い、トイレ･車内販売なし			3	133	3.0%
		鉄道類		2	124	2.8%
			スカイライナー	2	124	2.8%
		飛行機		1	9	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 3-5-15　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
その他	12	271	6.2%
ＩＣ・チケット、指定券購入に関する不満	8	149	3.4%
鉄道類	8	149	3.4%
NEX	2	50	1.1%
スカイライナー	6	99	2.3%
他の交通手段が使えない	1	9	0.2%
鉄道類	1	9	0.2%
京成本線	1	9	0.2%
自動車類	2	124	2.8%
自家用車	2	124	2.8%
マナーの悪い外国人	1	81	1.8%
鉄道類	1	81	1.8%
スカイライナー	1	81	1.8%
自動車類	1	13	0.3%
空港直行バス	1	13	0.3%
その他	2	32	0.7%
鉄道類	1	21	0.5%
スカイライナー以外にもグリーン車があった方がよい（京成本線）	1	21	0.5%
自動車類	1	11	0.3%
佐賀空港から成田への直行がないから（ホテルバス）	1	11	0.3%
合計	154	4,389	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【日本人：問 10、外国人：問 11】

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 37.7%と最も高く、次いで「料金が高いから」の 20.2%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）

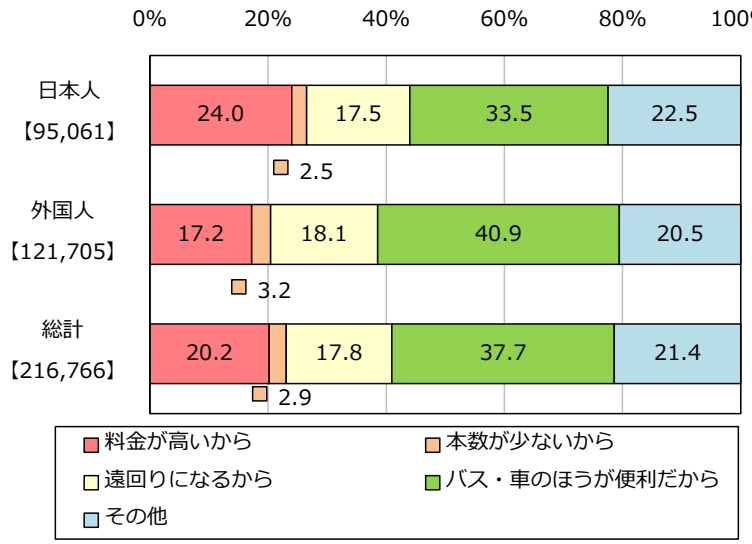


図 3-5-40　特急（NEX、SL）を利用しなかった理由（日本人／外国人別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

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 1PTB・2PTB 利用者よりも若干高くなっているが、ターミナル、国際線、国内線に関わらず「バス・車のほうが便利だから」が最も高い。（図 3-5-41）

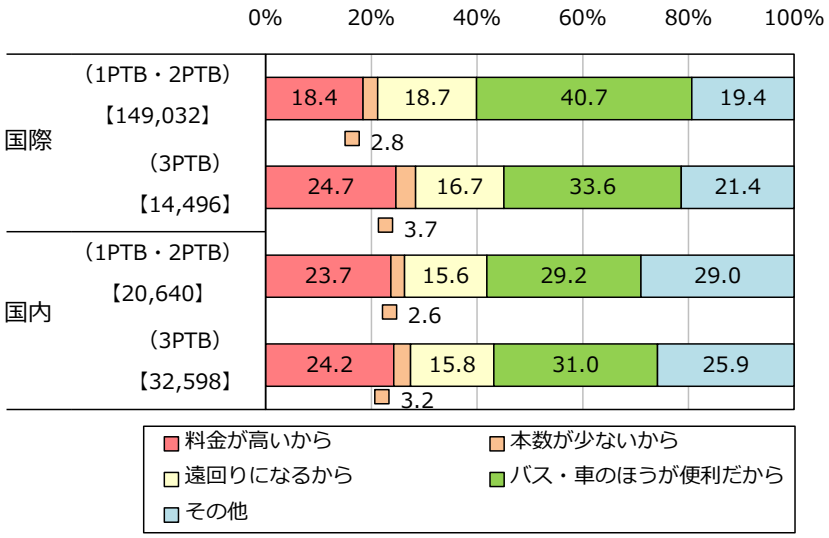


図 3-5-41　特急（NEX、SL）を利用しなかった理由（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

方面別にみると、「料金が高いから」の割合は、「韓国」「マレーシア」「オセアニア」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、「フィリピン」「インドネシア」「グアム・サイパン」で高くなっている。（図 3-5-42）

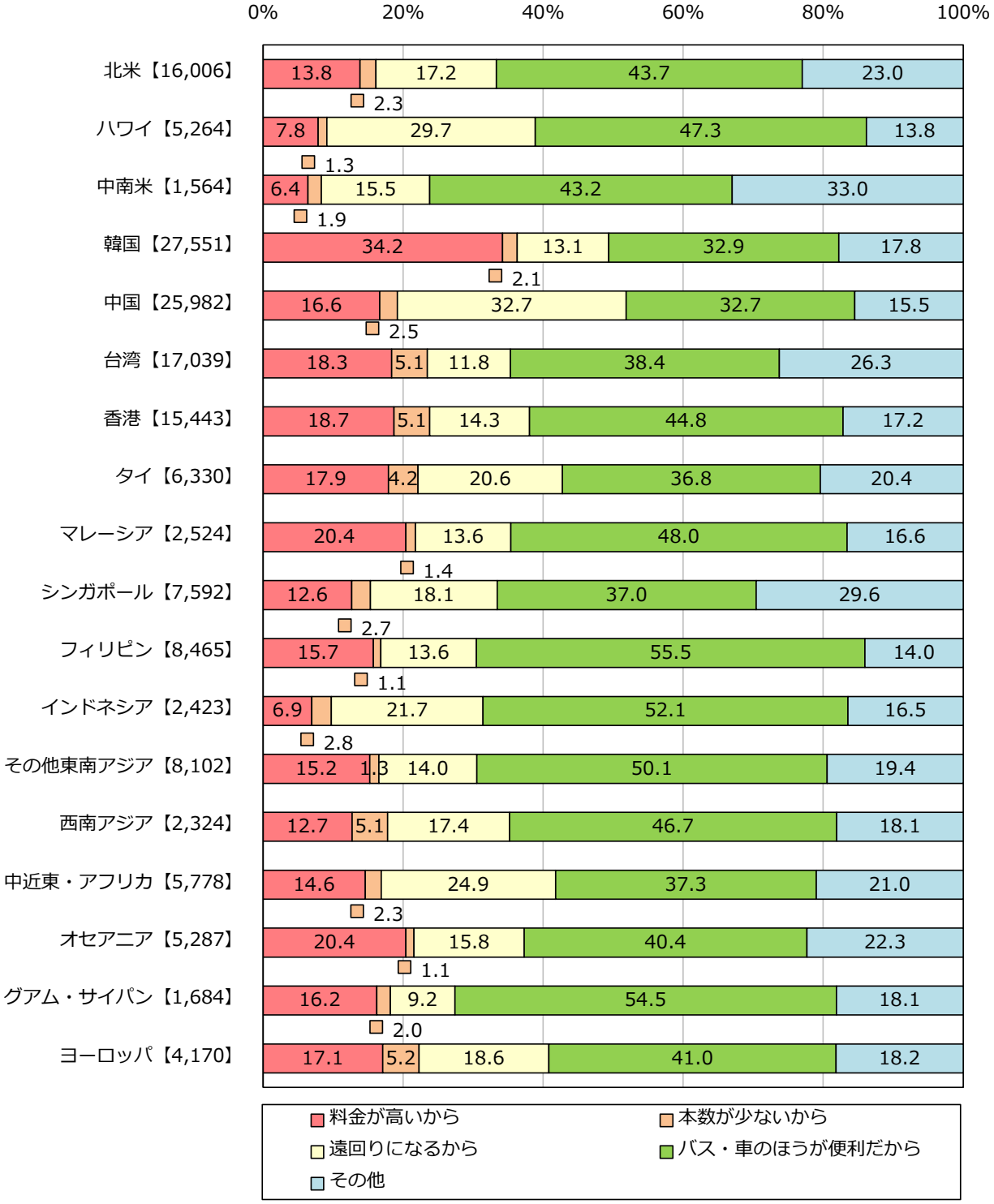


図 3-5-42　特急（NEX、SL）を利用しなかった理由（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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、「経路が違うため考慮対象外」の 4,515 人（21.1%）が最も多く、次いで「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 3,794 人（17.7%）となっている。（表 3-5-16）

表 3-5-16　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
経路が違うため考慮対象外	4,515	21.1%
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）	3,794	17.7%
他の交通機関の方が便利・楽	1,544	7.2%
時間が合わない・時間がかかる	1,212	5.7%
最寄り駅・目的地に停車しないから	1,079	5.0%
知らなかった・わかりにくいから	1,044	4.9%
検索結果が出なかったため	1,038	4.8%
指定されていたから	837	3.9%
乗り換えが大変だから	759	3.5%
自分や同行者の都合で	486	2.3%
送ってもらえたので	455	2.1%
所要時間がそれほど変わらないから	290	1.4%
荷物が多いから	288	1.3%
時間に余裕があったから	218	1.0%
予約が面倒・予約できなかった	126	0.6%
混んでいるから	36	0.2%
子供がいるから	30	0.1%
乗客のマナーが悪い	12	0.1%
記載無し・不明	3,654	17.1%
合計	21,417	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、「指定されていたから」の 4,617 人（18.0%）が最も多く、次いで「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 4,190 人（16.4%）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
指定されていたから	4,617	18.0%
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）	4,190	16.4%
知らなかった・わかりにくいから	3,852	15.1%
荷物が多いから	2,565	10.0%
自分や同行者の都合で	1,124	4.4%
他の交通機関の方が便利・楽	1,099	4.3%
検索結果が出なかったため	1,021	4.0%
時間が合わない・時間がかかる	902	3.5%
乗り換えが大変だから	729	2.8%
経路が違うため考慮対象外	727	2.8%
子供がいるから	606	2.4%
予約が面倒・予約できなかった	413	1.6%
送ってもらえたので	371	1.4%
混んでいるから	299	1.2%
最寄り駅・目的地に停車しないから	180	0.7%
特に理由はない	135	0.5%
時間に余裕があったから	57	0.2%
階段があり不便なため	50	0.2%
所要時間がそれほど変わらないから	14	0.1%
記載無し・不明	2,638	10.3%
合計	25,589	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【日本人：問 11、外国人：問 12】

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 72.0%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 3-5-43）

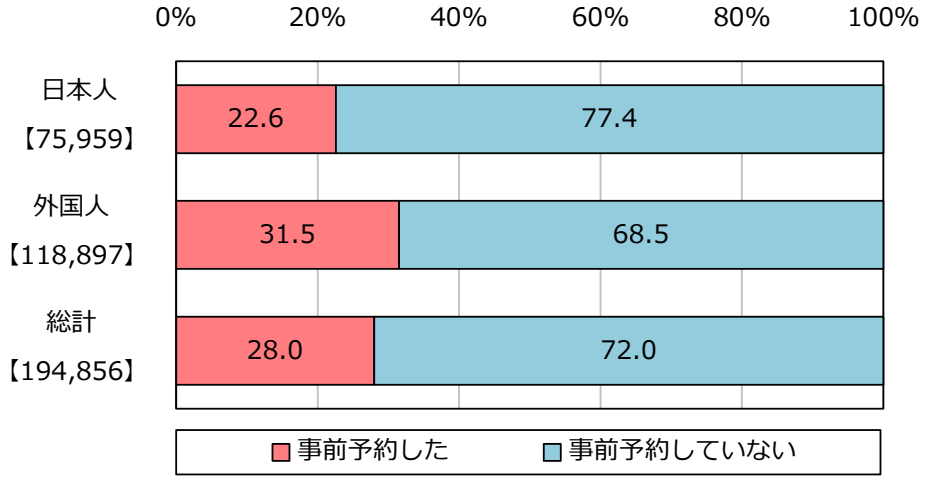


図 3-5-43 鉄道利用者のチケット手配（日本人／外国人別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値 ※ 未記入除く

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」の割合が若干高くなっている。（図 3-5-44）

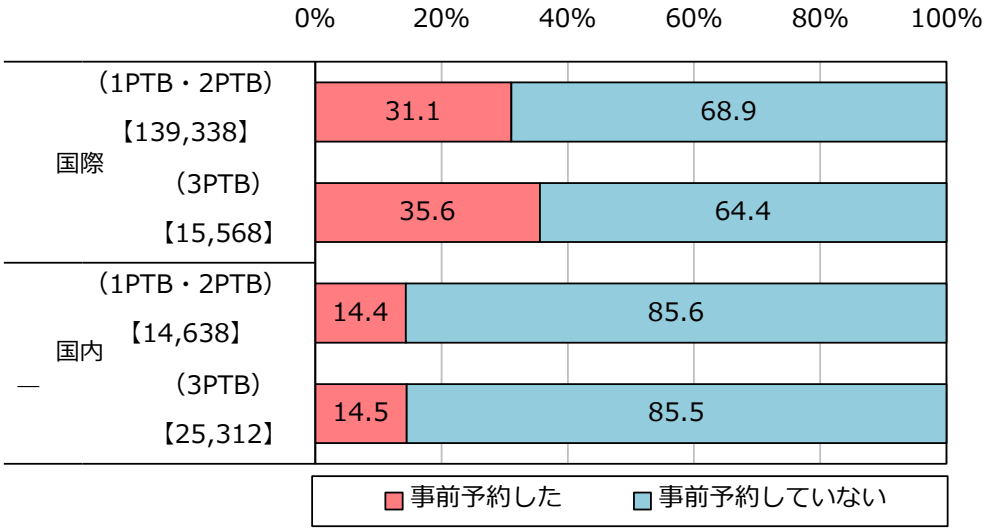


図 3-5-44 鉄道利用者のチケット手配（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値 ※ 未記入除く

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「中南米」「インドネシア」において、4 割程度と比較的高い割合となっている。（図 3-5-45）

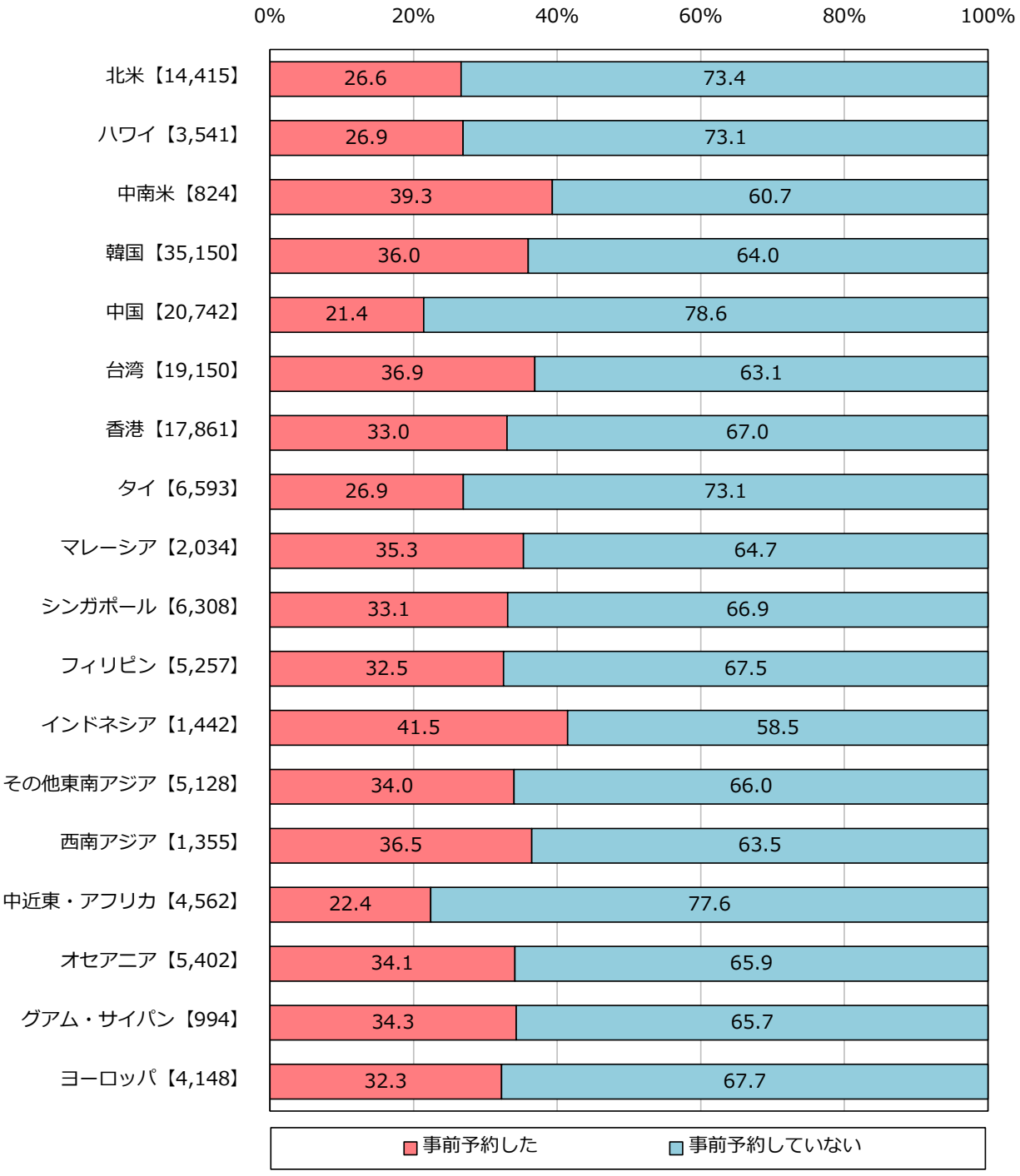


図 3-5-45　鉄道利用者のチケット手配（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

② 外国人鉄道利用者の旅行者用チケットの認知（外国人のみ）【外国人：問 13】

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 50.1%と半数が認知している。

ターミナル別にみると、国内線 1PTB・2PTB 利用者の認知度が 90.4%と高くなっている。（図 3-5-46）

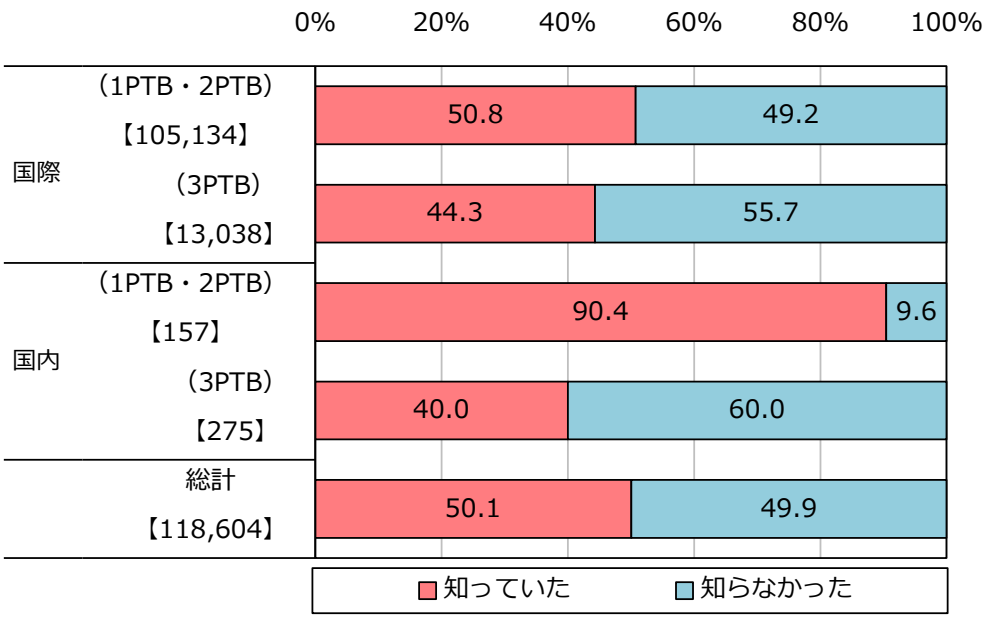


図 3-5-46　外国人鉄道利用者の旅行者用チケットの認知（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

③　外国人鉄道利用者の旅行者用チケットの種類（外国人のみ）【外国人：問 14】

外国人の鉄道利用者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 48%、「利用していない」が約 46%、「わからない・無回答」が約 6%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「Skyliner e-ticket」「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、国内線利用者は、JR 系のチケットの利用率が高い傾向にある。（図 3-5-47）

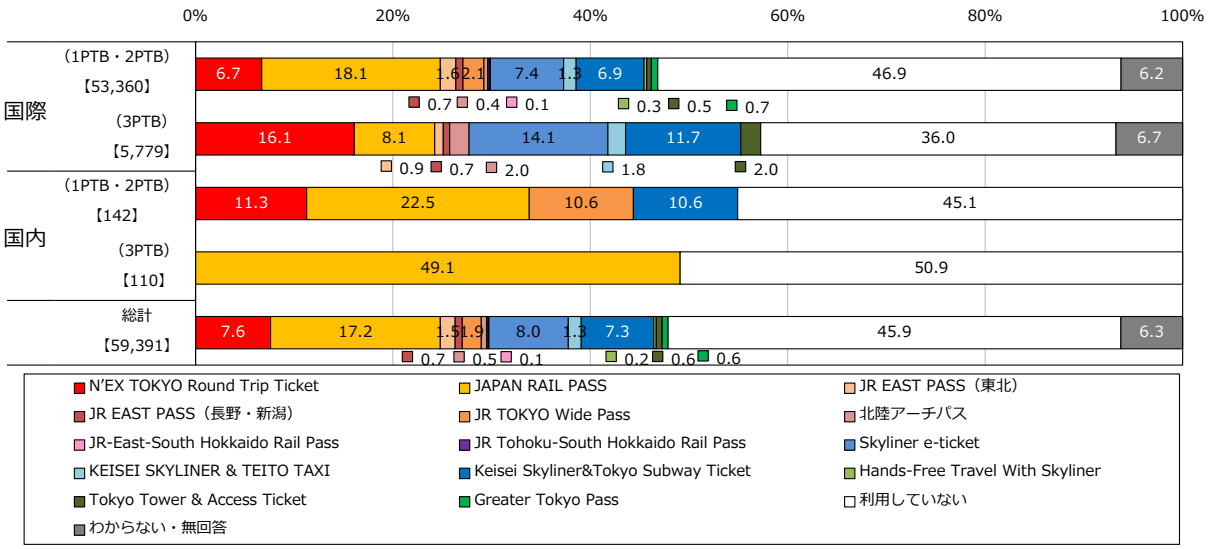


図 3-5-47　外国人鉄道利用者の利用旅行者用チケット種類（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

目的別の旅行者用チケットの利用率は、観光で約 50%、ビジネスで約 53%、その他目的で約 37%となっている。また、最も利用率が高いのは目的に関係なく「JAPAN RAIL PASS」であり、次いで観光は「N'EX TOKYO Round Trip Ticket」、ビジネスは「Keisei Skyliner & Tokyo Subway Ticket」となっている。トランジットでは旅行者用チケットは利用されていない。（図 3-5-48）

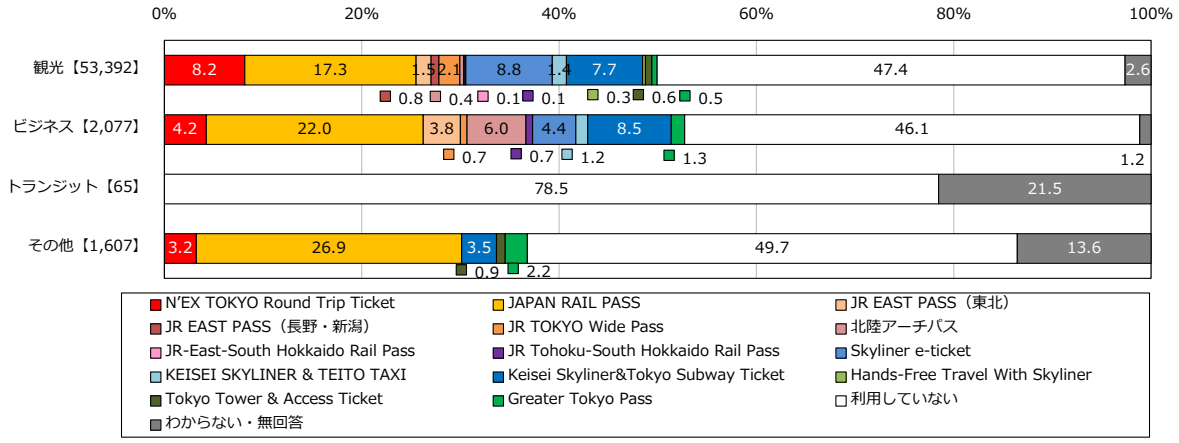


図 3-5-48　外国人鉄道利用者の利用旅行者用チケット種類（目的別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

国際線利用者の外国人を方面別にみると、旅行者用チケットの利用率は、「中国」「タイ」「マレーシア」で 6 割を超え高く、一方「ハワイ」「中近東・アフリカ」は低い。JR 系チケットでの利用が多い「N'EX TOKYO Round Trip Ticket」の割合は「韓国」方面で高くなっており、「JAPAN RAIL PASS」は「中国」で高くなっている。京成系のチケットについてみると、「Skyliner e-ticket」の割合は「マレーシア」で高く、「Keisei Skyliner&Tokyo Subway Ticket」の割合は「タイ」「フィリピン」で高くなっている。（図 3-5-49）

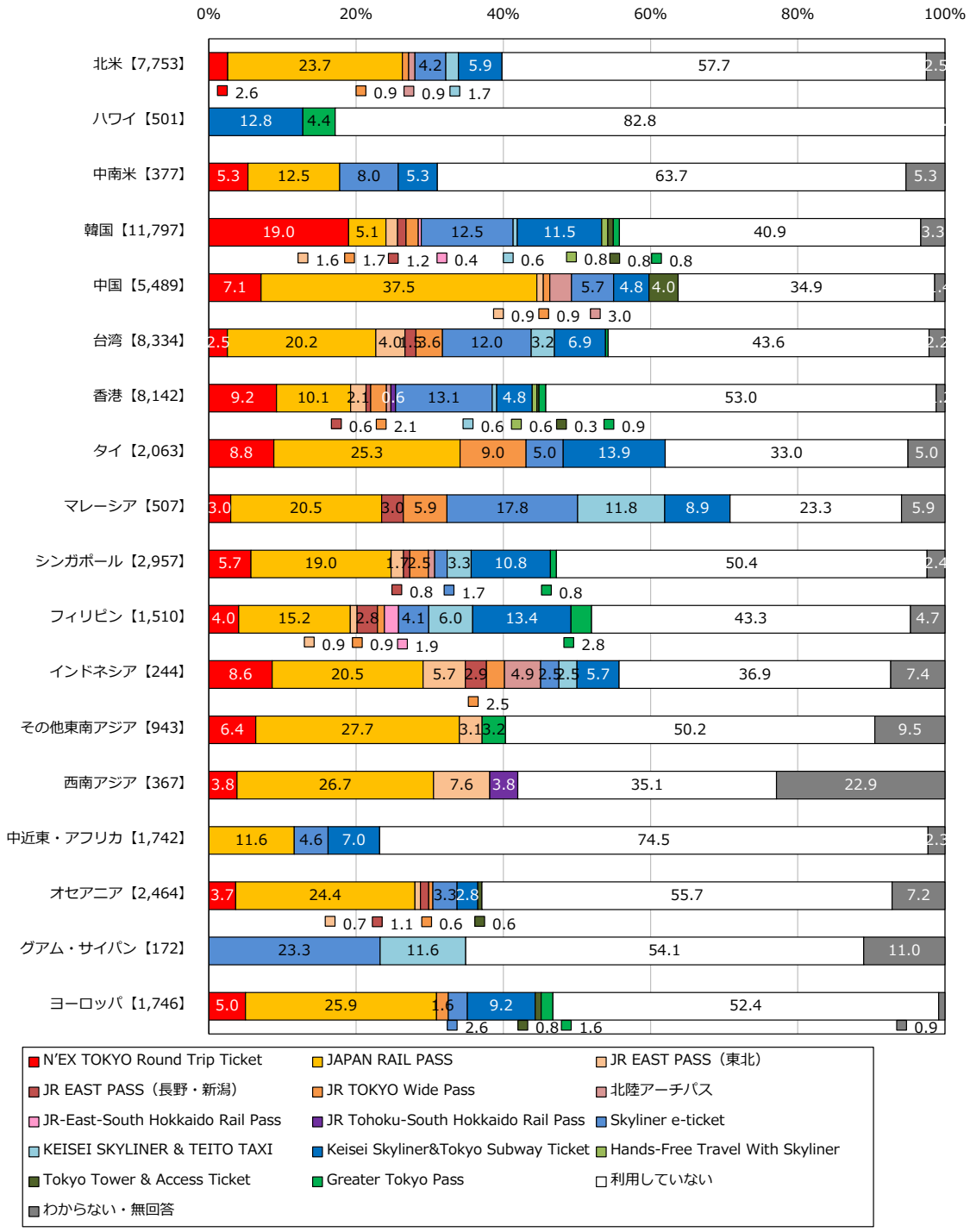


図 3-5-49　外国人鉄道利用者の利用旅行者用チケット種類（方面別）《構成比》

※【　】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【日本人：問 12、外国人：問 15】

バス利用者のチケット手配については、「事前予約した」が 41.7%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方が「事前予約した」の割合が高くなっている。（図 3-5-50）

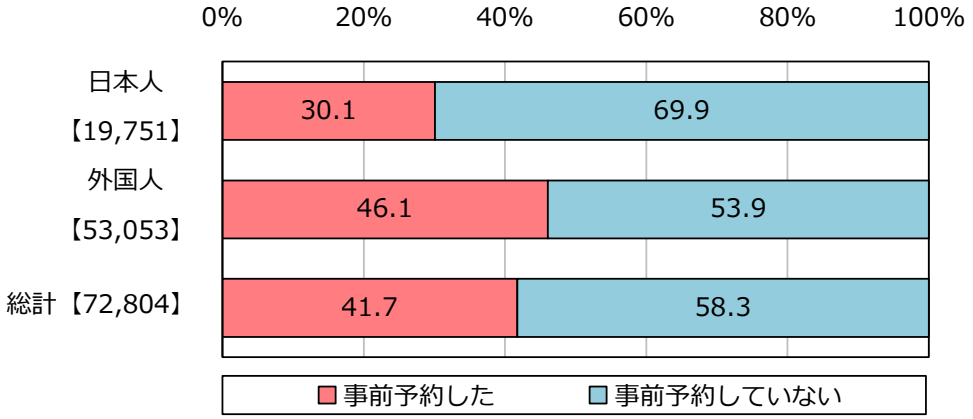


図 3-5-50 バスのチケット手配（日本人／外国人別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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」割合が高く、3PTB 利用者より 1PTB・2PTB 利用者の方が、「事前予約した」割合が高い。（図 3-5-51）

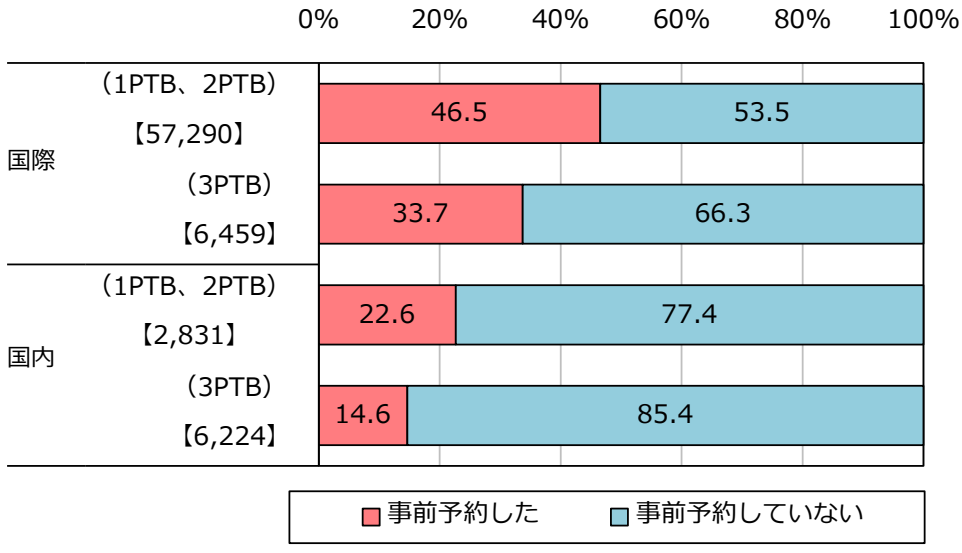


図 3-5-51 バスのチケット手配（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

※ 未記入除く

方面別にみると、「事前予約した」の割合は、「ハワイ」「台湾」「中近東・アフリカ」で高い。一方、「事前予約していない」の割合は、「中南米」「フィリピン」「ヨーロッパ」で高くなっている。（図 3-5-52）

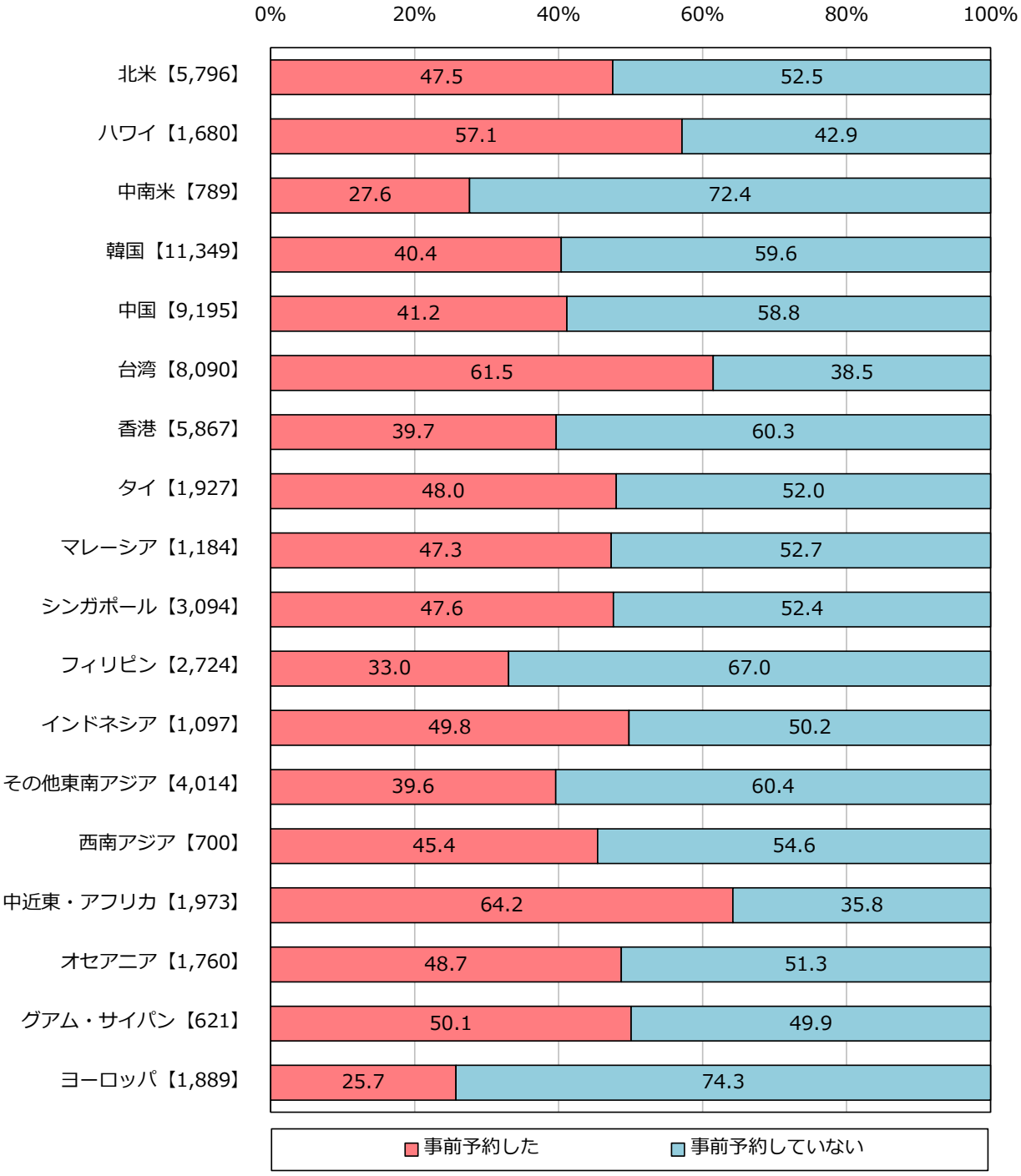


図 3-5-52　バス利用者のチケット手配（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

② 外国人バス利用者の旅行者用チケットの認知（外国人のみ）【外国人：問 16】

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 20.8%、「知らなかった」が 79.2%となっている。

ターミナル別では、3PTB 国内線利用者の「知っていた」が 42.9%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 3-5-53）

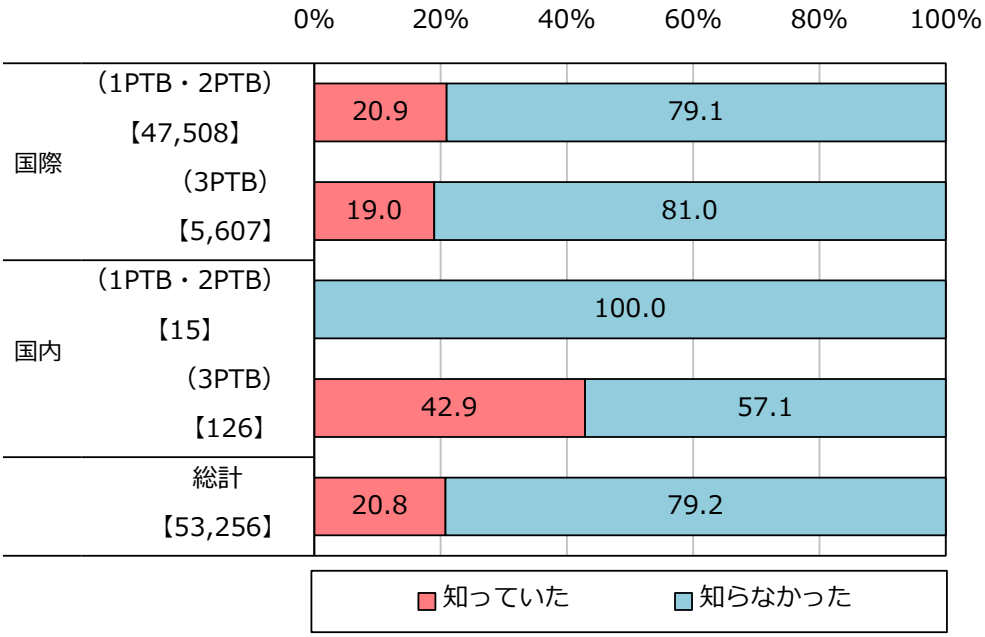


図 3-5-53 外国人バス利用者の旅行者用チケットの認知（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【 】内：週間拡大値

※ 未記入除く

③　外国人バス利用者の旅行者用チケットの種類（外国人のみ）【外国人：問 17】

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 31.0%、「利用していない」が 52.6%、「わからない・無回答」が 16.3%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 23.7%となっている。ターミナル別にみると、国際線利用者はターミナルに関係なく「Limousine & Subway Pass」の割合が最も高くなっている。（図 3-5-54）

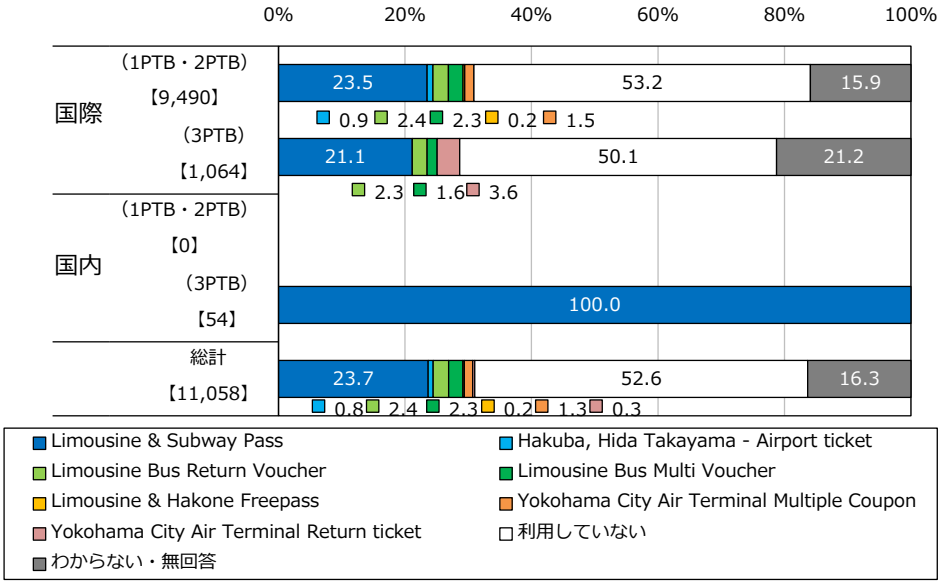


図 3-5-54　外国人バス利用者の利用旅行者用チケット種類（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

目的別にみると、ビジネスで旅行者用チケット利用率が最も高くなっている。観光以外は、「Limousine & Subway Pass」のみの回答で、観光では、「Limousine & Subway Pass」に次いで割合が高いのは「Limousine Bus Return Voucher」「Limousine Bus Multi Voucher」となっている。（図 3-5-55）

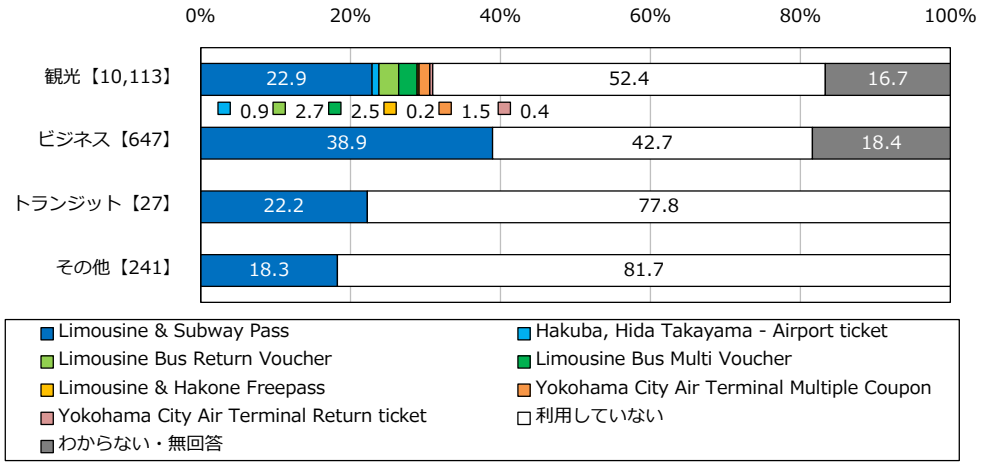


図 3-5-55　外国人バス利用者の利用旅行者用チケット種類（目的別）《構成比》

※【　】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 3-5-56 に示す通り方面によって利用チケットが異なっている。利用率が比較的高い「Limousine & Subway Pass」の割合は「タイ」「中近東・アフリカ」「グアム・サイパン」で高く、「Limousine Bus Return Voucher」は「マレーシア」、「Limousine Bus Multi Voucher」は「ハワイ」「フィリピン」で高くなっている。一方、「利用していない」の割合は「ハワイ」「ヨーロッパ」で高く、「わからない・無回答」は「中南米」「インドネシア」で高い。（図 3-5-56）

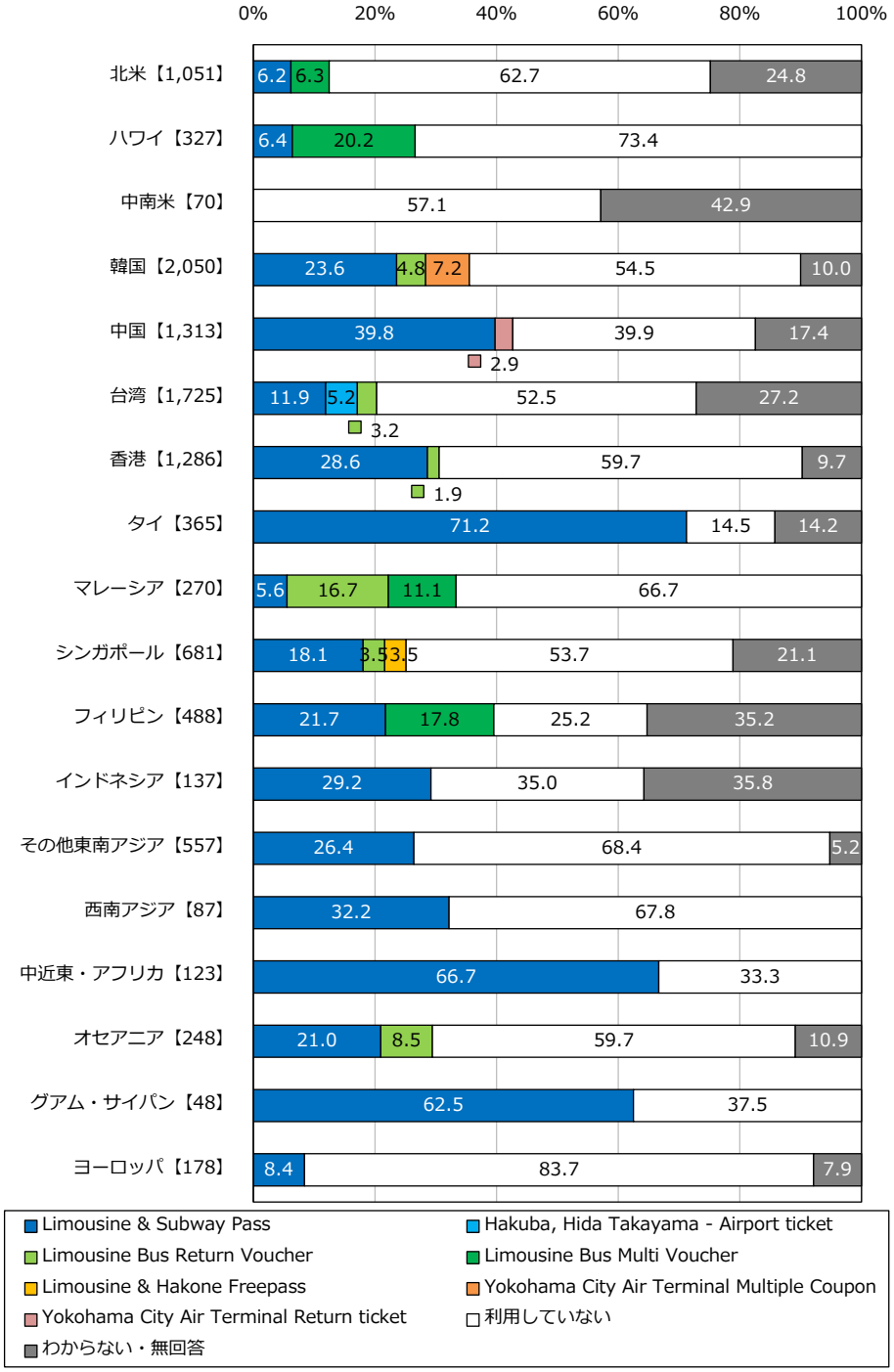


図 3-5-56　外国人バス利用者の利用旅行者用チケット種類（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

④　LCB を利用した理由【日本人：問 13、外国人：問 18】

LCB を利用した理由については、「料金が安いから」の割合が 63.1%と最も高く、次いで「直行で乗換がないから」の 27.9%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。「その他」の具体的内容は、日本人では「親族、知人にすすめられた」のみで、外国人では、「指定されていたから」が最も多く、次いで「検索結果より」となっている。(図 3-5-57)

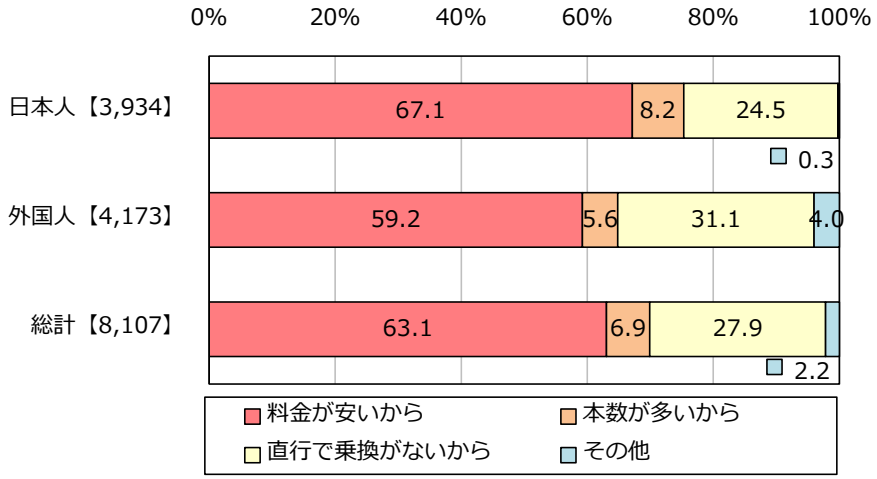


図 3-5-57　LCB を利用した理由（日本人／外国人別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

ターミナル別では、1PTB・2PTB 国内線利用者で「料金が安いから」の割合が他に比べて高く、その割合が 85.2%となっている。(図 3-5-58)。

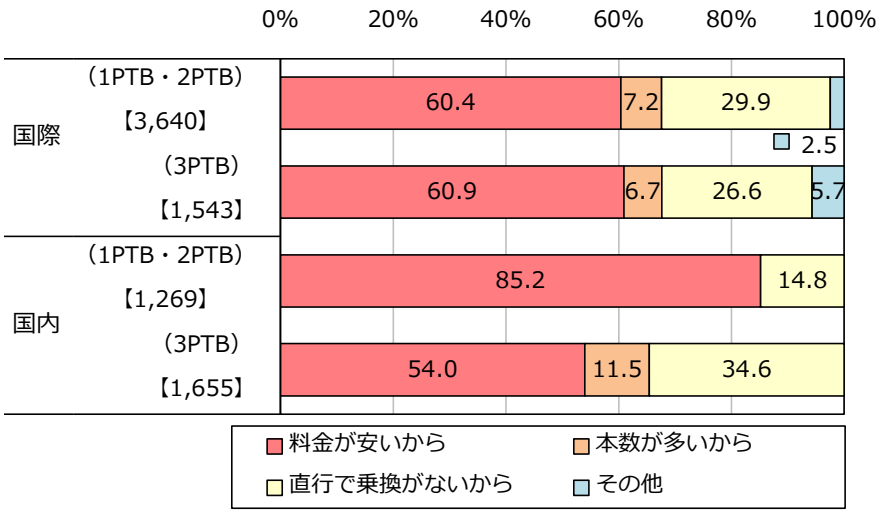


図 3-5-58　LCB を利用した理由（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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」「中近東・アフリカ」で高く 100%となっている。「本数が多いから」の割合は「香港」「インドネシア」で高い。また、「直行で乗換がないから」の割合は「中南米」「グアム・サイパン」で高くなっている。(図 3-5-59)

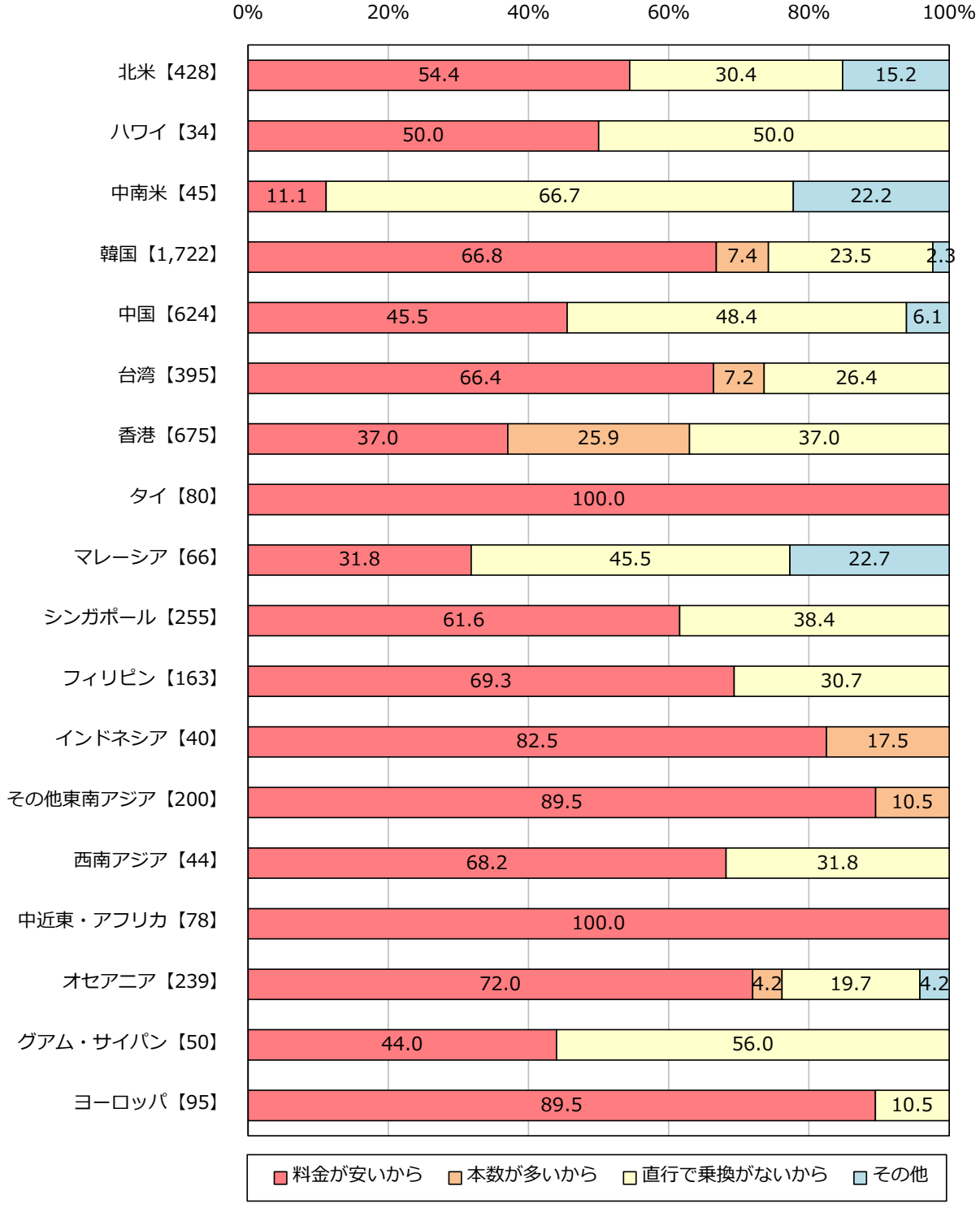


図 3-5-59　LCB を利用した理由（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

（８）車利用者の利用状況

①　乗車人数【日本人：問 14、外国人：問 19】

車を利用した人の乗車人数については、「2 人」の割合が 35.6%と最も高く、次いで「3 人」の 20.4%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 3-5-60）

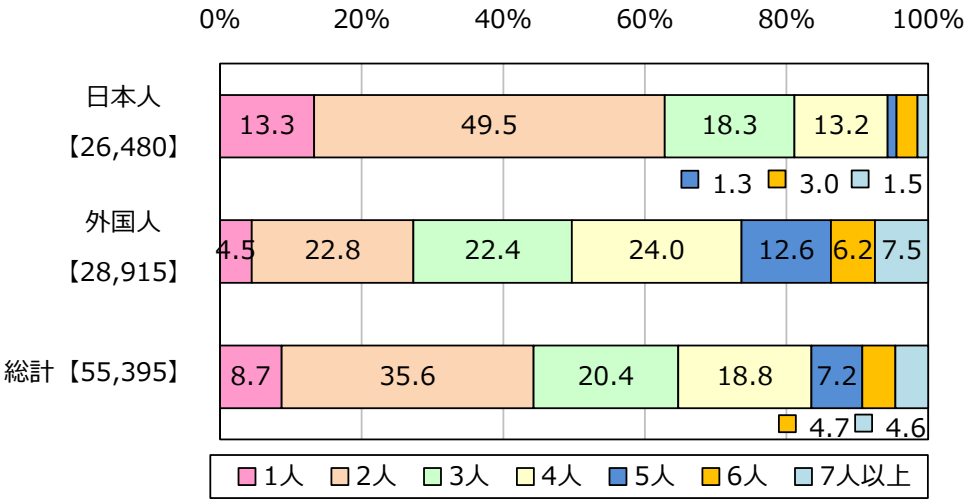


図 3-5-60　車利用者の乗車人数（日本人／外国人別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

ターミナル別にみると、国際線利用者は 3 人以上の割合が国内線利用者に比べて高く、特に 1PTB・2PTB 国際線利用者で高い。一方、国内線利用者は 2 人以下の割合が高くなっている。（図 3-5-61）

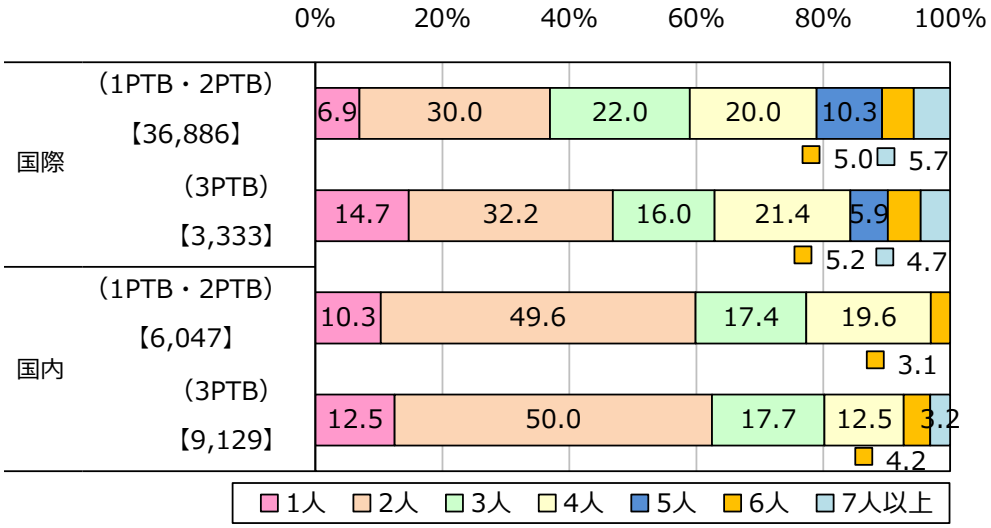


図 3-5-61　車利用者の乗車人数（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

国際線利用者を方面別にみると、「1 人」の割合は「韓国」「インドネシア」で高く、「2 人」の割合は「ハワイ」「中近東・アフリカ」で高い。また、「3 人」の割合は「中国」「西南アジア」で高く、4 人以上の割合は「北米」「フィリピン」で高くなっている。（図 3-5-62）

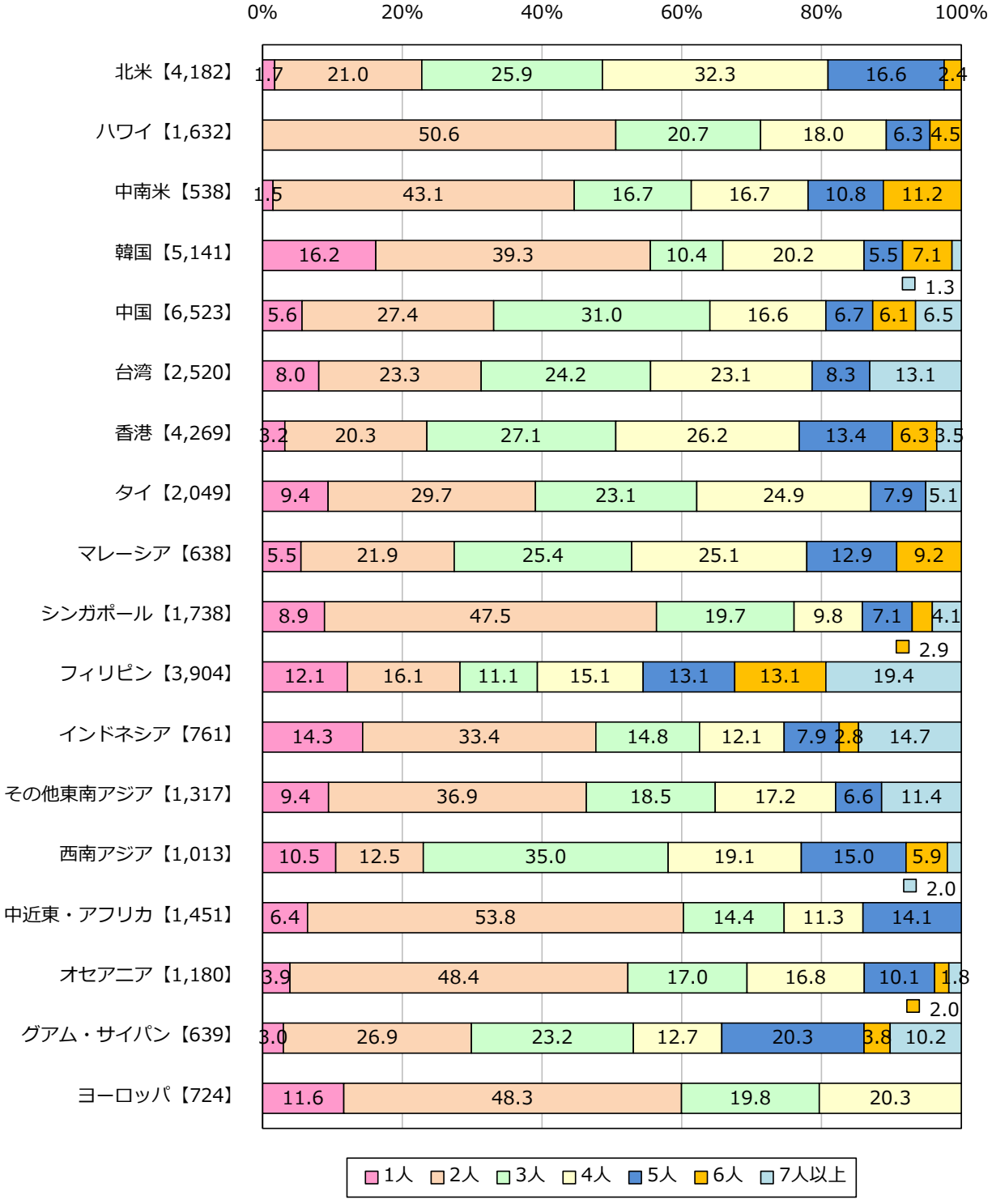


図 3-5-62　車利用者の乗車人数（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

② 利用駐車場【日本人：問 15、外国人：問 20】

車を利用した人の利用駐車場については、「送迎」の割合が 36.3%と最も高く、次いで「空港周辺駐車場」の 30.1%、「空港内駐車場」の 29.8%となっており、「空港周辺駐車場」、「空港内駐車場」の利用割合はほぼ同数となっている。日本人、外国人別にみると、外国人では「送迎」の割合が 80.2%と非常に高く、日本人は「空港周辺駐車場」の割合が「空港内駐車場」よりやや高くなっている。「その他」に関しては、日本人、外国人ともに「レンタカーの返却」が最も多い。外国人は「レンタカーの返却」のみだが、日本人はその他に「ホテルの駐車場」「車預かりサービスの利用」「知人・友人宅」となっている。（図 3-5-63）

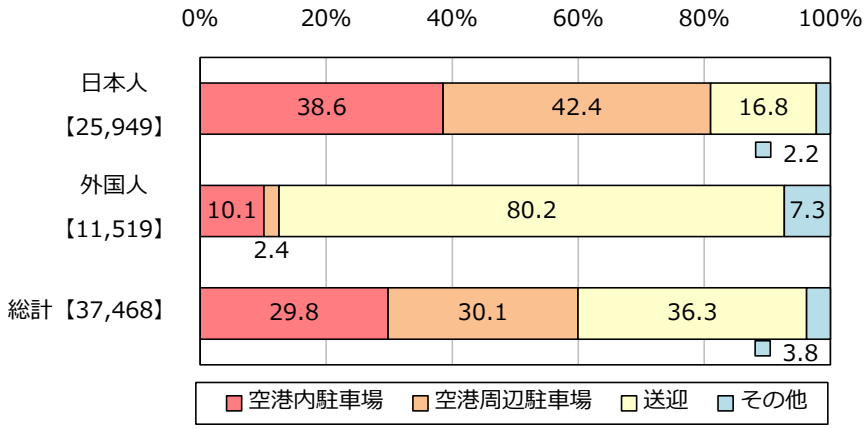


図 3-5-63　車利用者の利用駐車場（日本人／外国人別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

ターミナル別にみると、国際線利用者は「送迎」の割合が高く、特に 3PTB 国際線利用者で 62.5%となっている。一方、国内線利用者は「空港周辺駐車場」が最も高く、3PTB 国内線利用者は「空港内駐車場」が他に比べて高い。（図 3-5-64）

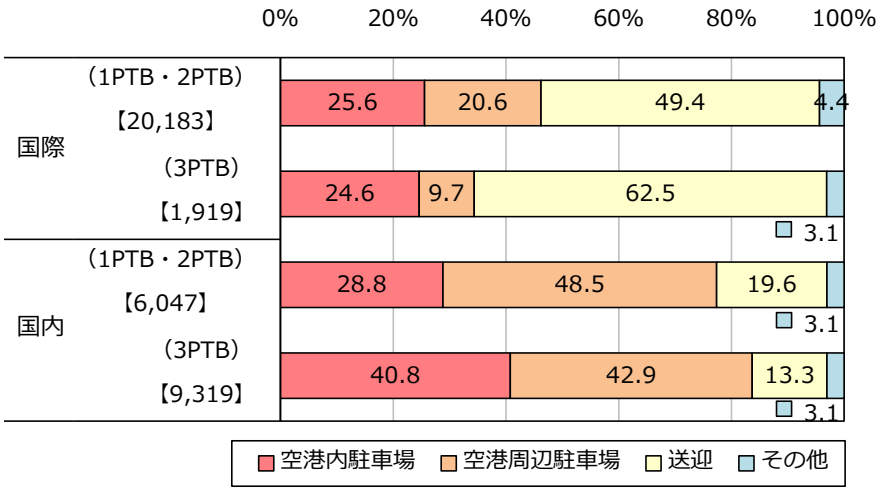


図 3-5-64　車利用者の利用駐車場（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

国際線利用者を方面別にみると、「空港内駐車場」の割合は「ハワイ」「台湾」で高く、「空港周辺駐車場」の割合は「ハワイ」「中近東・アフリカ」で高い。また、「送迎」の割合は「中国」「フィリピン」で高くなっている（図 3-5-65）。

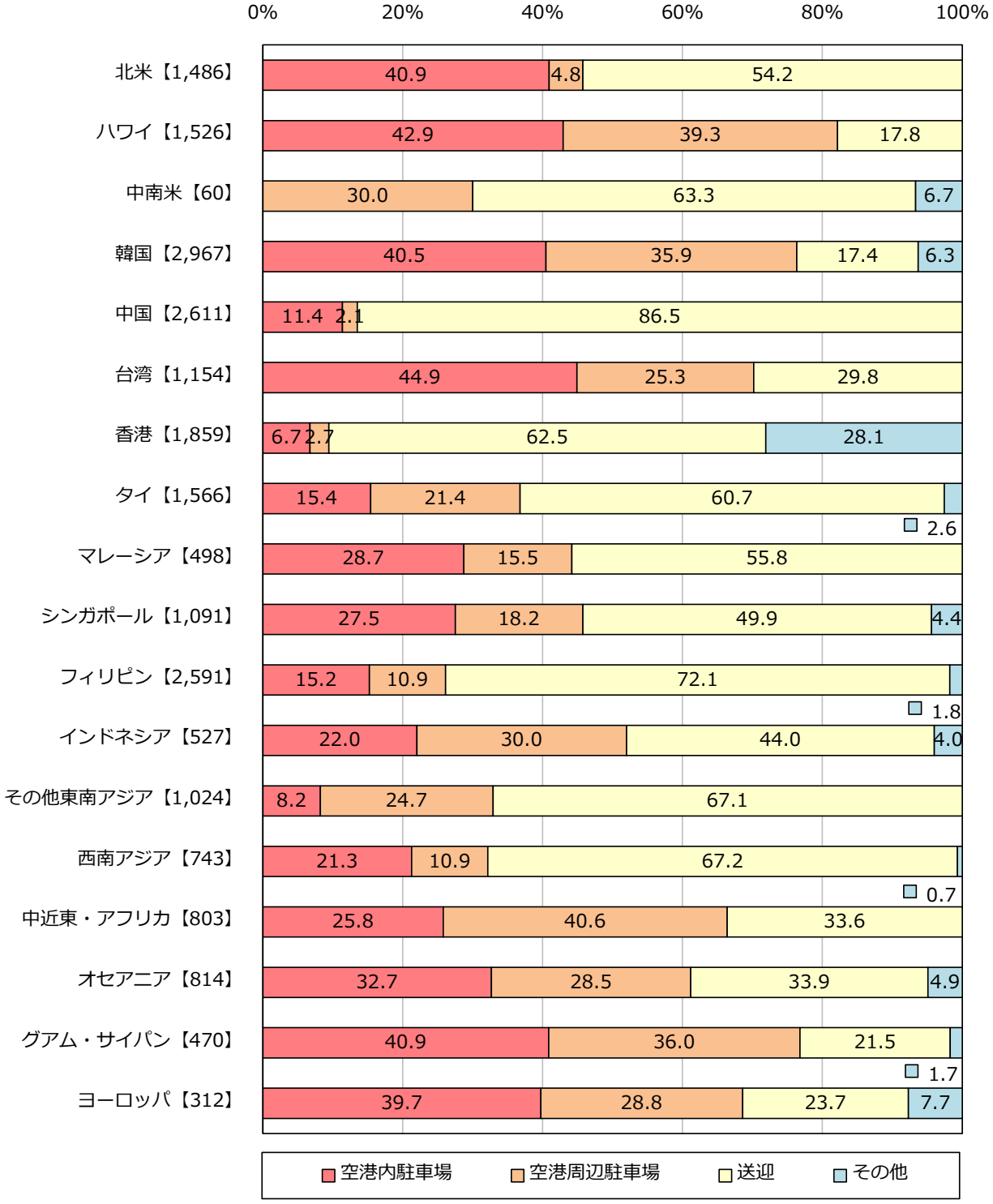


図 3-5-65　車利用者の利用駐車場（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

③　駐車場利用日数（②利用駐車場「送迎」除く）【日本人：問 16、外国人：問 21】

車を利用した人の駐車場利用日数については、「3 日」の割合が 27.0%と最も高く、次いで「4 日」の 20.1%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 77.1%と最も高くなっている。（図 3-5-66）

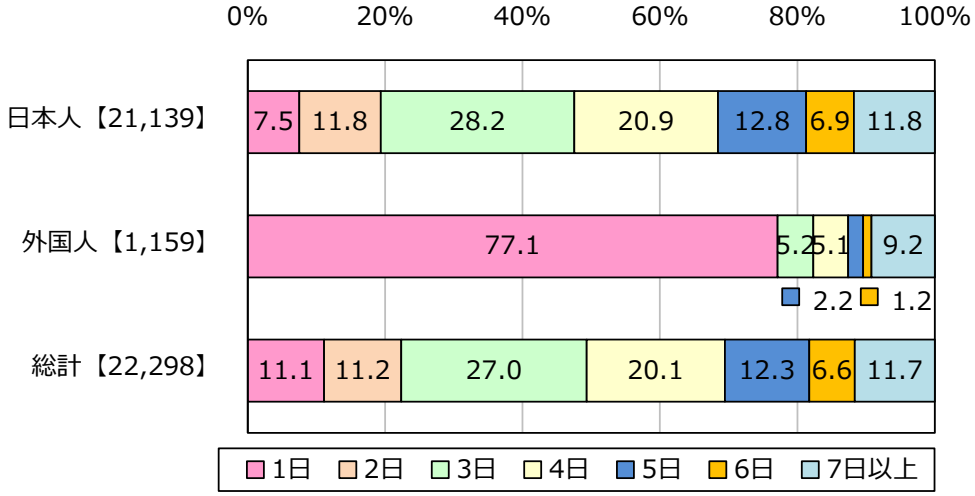


図 3-5-66　車利用者の駐車場利用日数（日本人／外国人別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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 21.9%となっている。ただし、「1 日」の割合も 20.5%と最も高くなっている。国内線利用者は、3 日以内が半数近くを占めており、3PTB では 7 割程度となっている。（図 3-5-67）

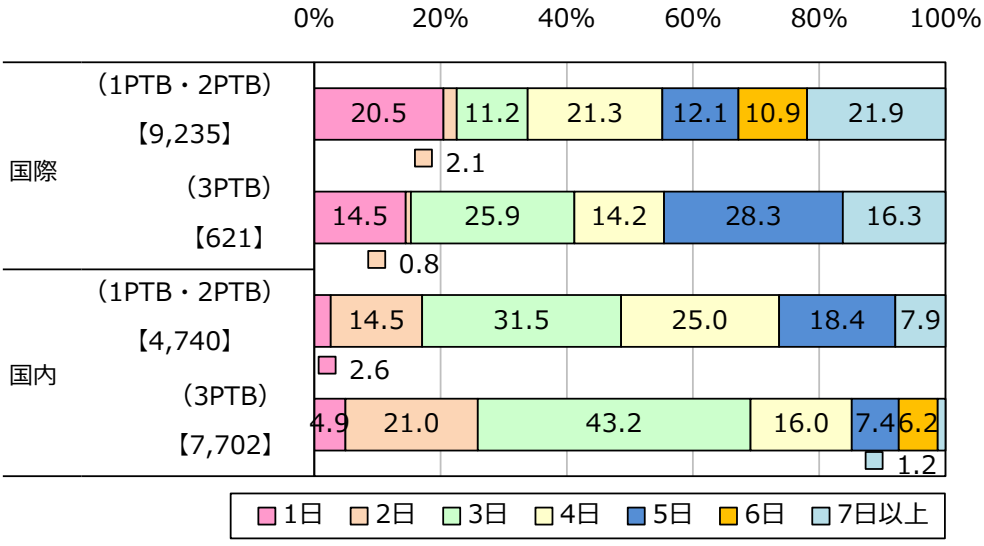


図 3-5-67　車利用者の駐車場利用日数（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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 72.6%と最も高く、次いで「ヨーロッパ」（62.5%）で高くなっている。（図 3-5-68）

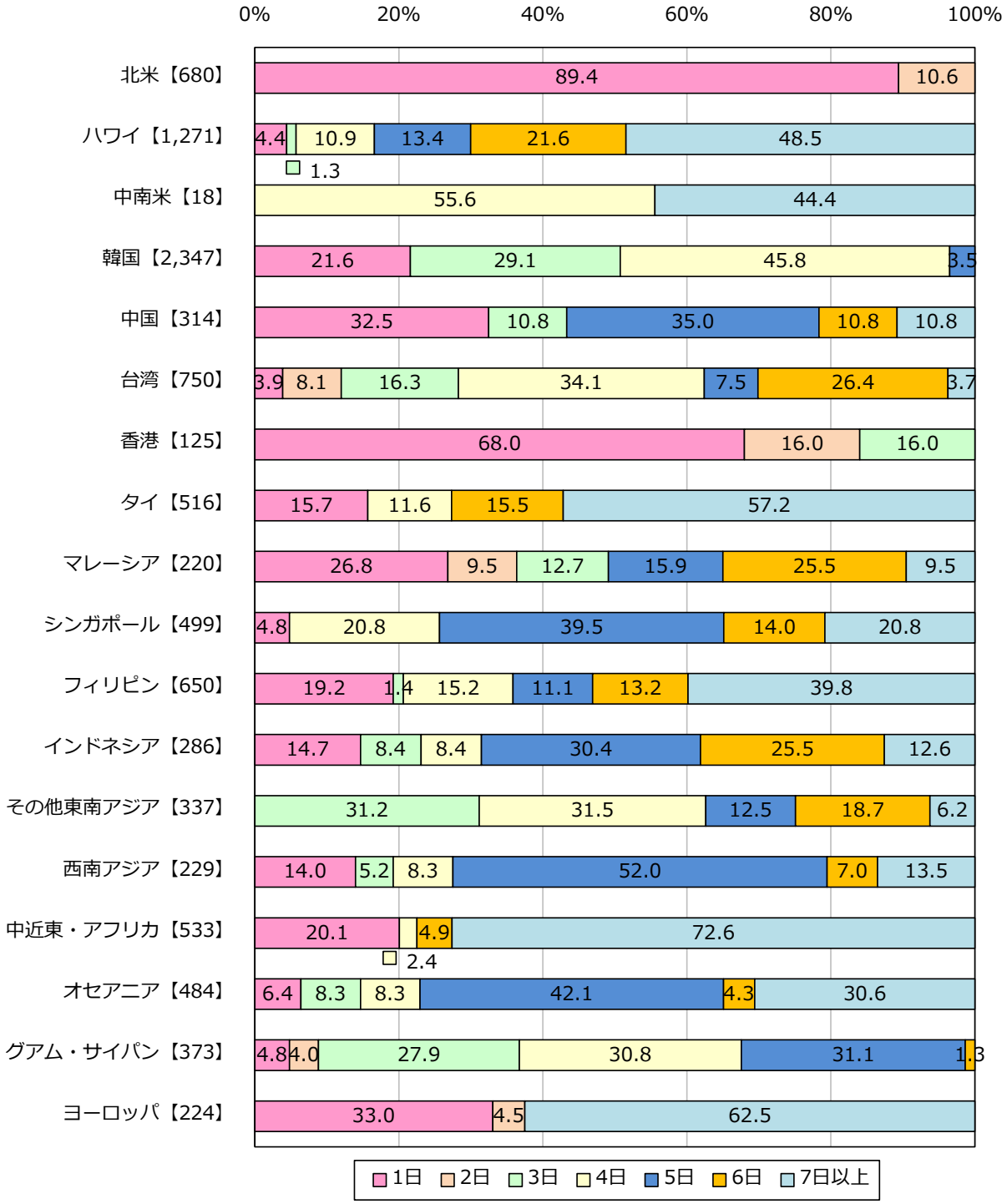


図 3-5-68　車利用者の駐車場利用日数（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

駐車場別にみると、空港内駐車場では「3 日」の割合が 26.2%と最も高く、次いで「1 日」となっている。一方、空港周辺駐車場も「3 日」の 27.3%が最も高いが、次いで「4 日」となっており、空港内駐車場は 3 日以内が 6 割程度となり、空港周辺駐車場は 4 日以上が 6 割程度と、空港周辺駐車場の方が、利用日数が長くなっている。（図 3-5-69）

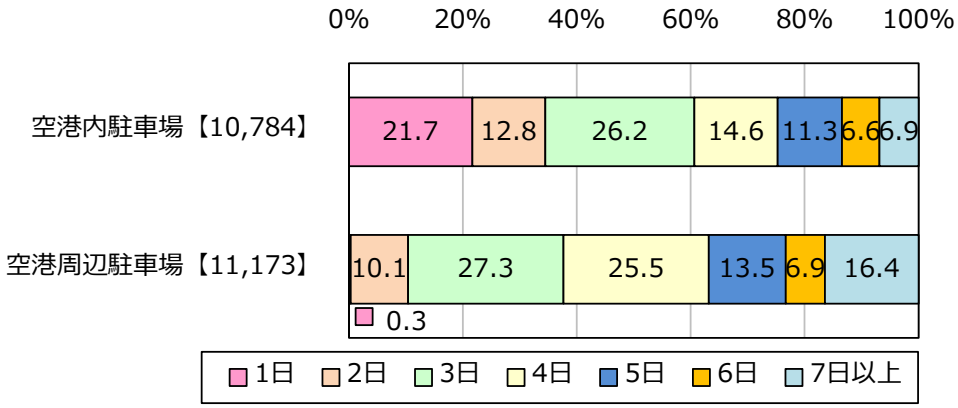


図 3-5-69　車利用者の駐車場利用日数（駐車場別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

④　空港周辺駐車場を利用した理由【日本人：問 17、外国人：問 22】

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 65.4%と最も高く、次いで「確実に駐車できるから」の 26.8%となっている。日本人、外国人別にみると、日本人は「料金が安いから」が最も高く、外国人では「確実に駐車できるから」が最も高くなっている。（図 3-5-70）

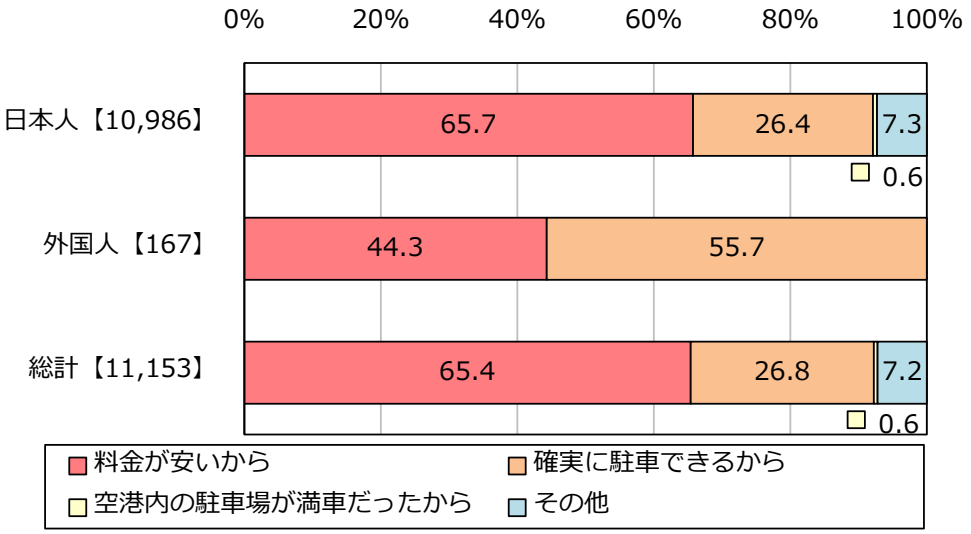


図 3-5-70　空港周辺駐車場を利用した理由（日本人／外国人別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

ターミナル別にみると、1PTB・2PTB 国内線利用者において「料金が安いから」の割合が 78.7%と、他のターミナルに比べて高くなっている。（図 3-5-71）

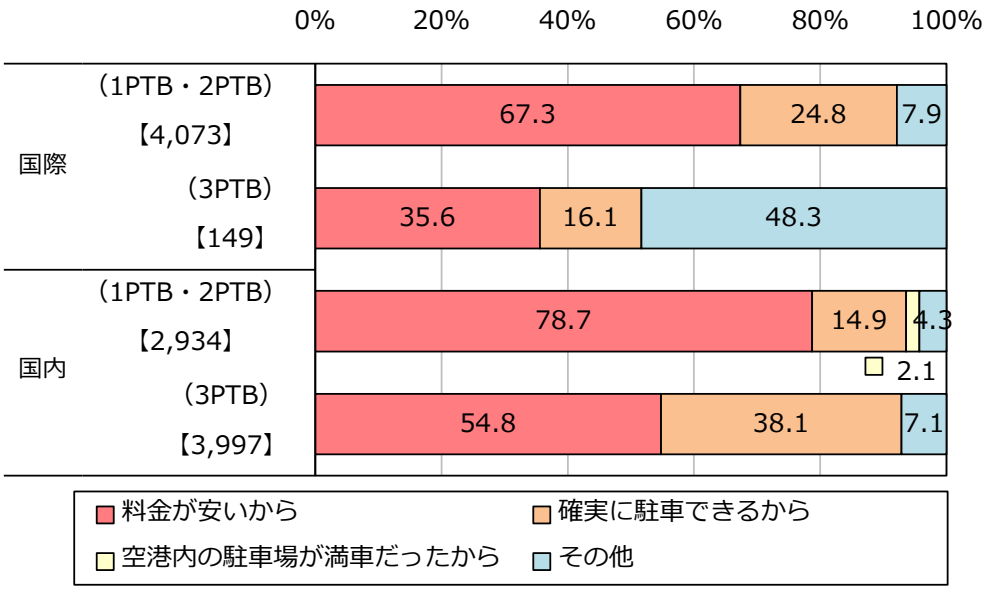


図 3-5-71　空港周辺駐車場を利用した理由（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

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「中国」「インドネシア」で高く、「確実に駐車できるから」の割合は「北米」で高くなっている。（図 3-5-72）

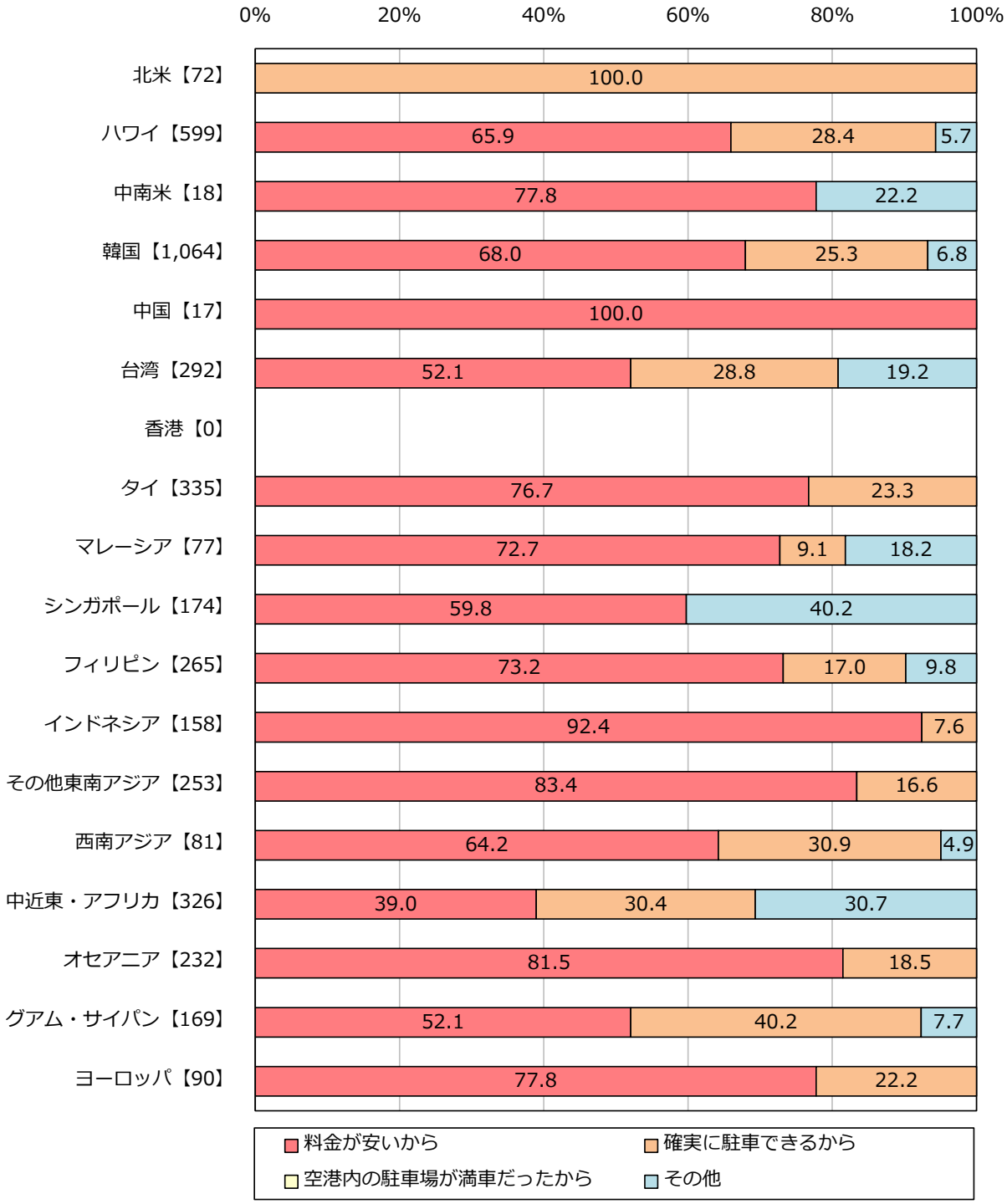


図 3-5-72　空港周辺駐車場を利用した理由（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

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は日本人のみで、「指定されていたから（パッケージ、無料）」の 285 人（35.4%）が最も多く、次いで「いつも利用しているから（契約している）」の 272 人（33.8%）となっている。（表 3-5-18）

表 3-5-18　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
指定されていたから（パッケージ、無料）	285	35.4%
いつも利用しているから（契約している）	272	33.8%
送迎、車の回送があるから便利	178	22.1%
勧められた	65	8.1%
記載無し、不明	4	0.5%
合計	804	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（日本人のみ）【日本人：問 18】

空港からの交通機関については、「自家用車」が 23,663 人（18.4%）と最も多く、次いで「飛行機」の 16,584 人（12.9%）となっている。国際線の 1PTB・2PTB 利用者は、「NEX」「自家用車」が高く、3PTB 利用者は「京成本線」「空港直行バス」が高い。一方、国内線はターミナル関係なく、「自家用車」「飛行機」が高い。「その他」の内訳では、「未定」が 816 人、「バイク」が 95 人、「記載なし・不明」が 1,040 人となっている。（図 3-6-1、図 3-6-2）

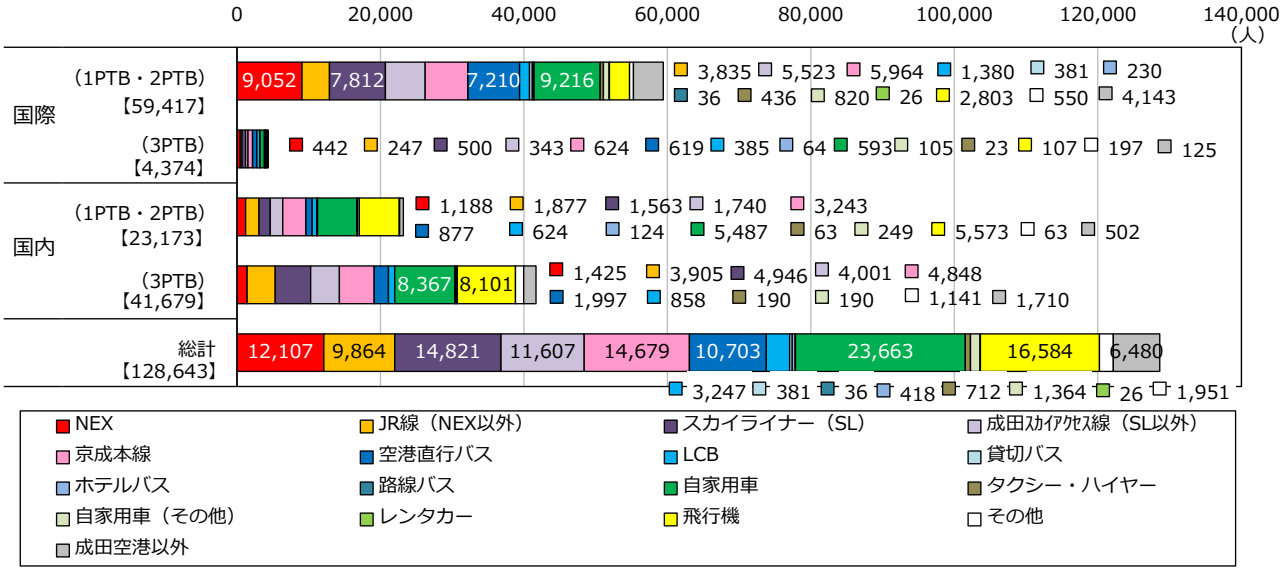


図 3-6-1　空港からの交通機関（国際／国内線別・ターミナル別）《週間拡大値》

※【　】内：週間拡大値
※ 未記入除く

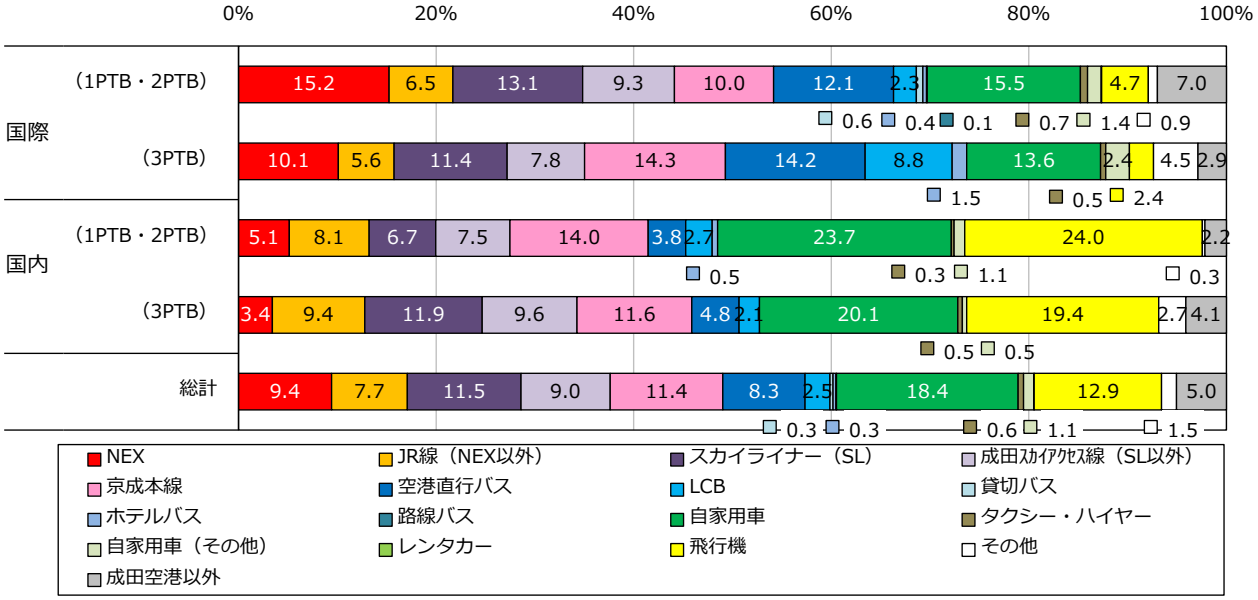


図 3-6-2　空港からの交通機関（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※ 未記入除く

国際線利用者を方面別にみると、鉄道類の利用率は「韓国」「香港」で高く、バス類の利用率は「中南米」「ヨーロッパ」で高い。また、自動車類の利用率は「西南アジア」「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)

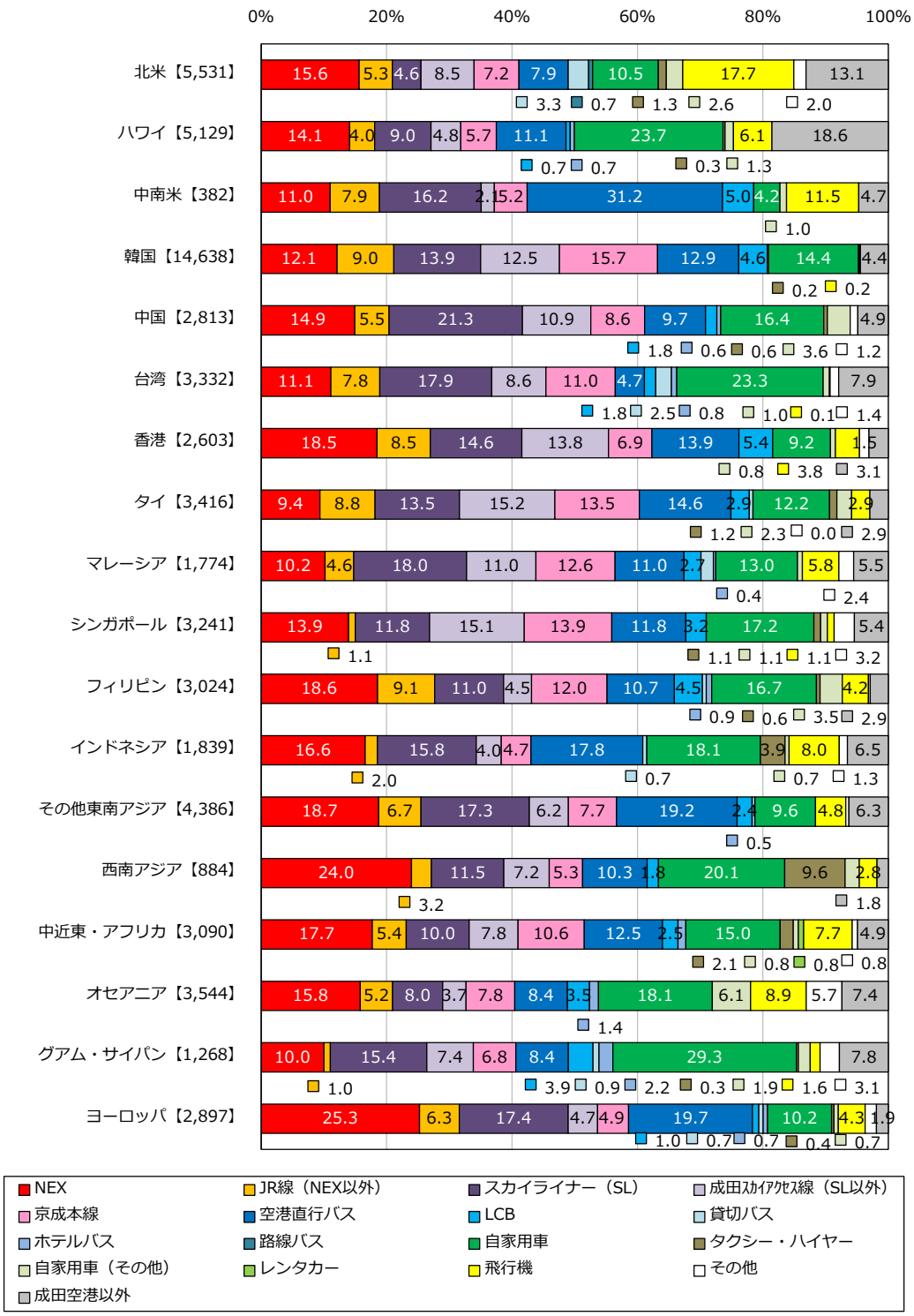


図 3-6-3　空港からの交通機関（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

年齢階層別にみると、全ての年齢階層で「自家用車」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「飛行機」が 2 番目に利用率が高くなっている。

39 歳以下では鉄道類の利用が多く、40 歳以上ではバス類、自動車類の利用が多くなる傾向を示している。（図 3-6-4）

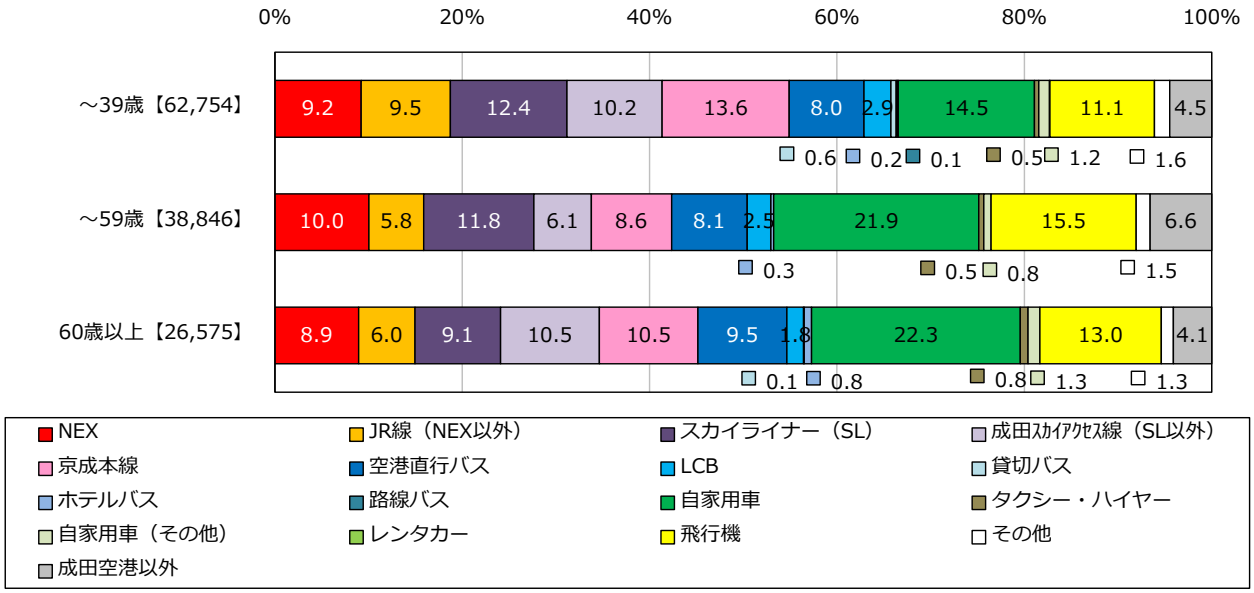


図 3-6-4　空港からの交通機関（年齢階層別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

出発地域別にみると、鉄道類の「NEX」は中部地方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」は北陸地方で、「成田スカイアクセス線」「京成本線」は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」は四国地方で、「LCB」は首都圏で高い割合を示す。また「貸切バス」は東北地方で、「ホテルバス」は九州・沖縄地方で最も高い割合となっている。「路線バス」は首都圏のみとなっている。

自動車類では「自家用車」「自家用車（その他）」は東北地方で、「タクシー・ハイヤー」は九州地方で最も高い割合となっている。「レンタカー」は首都圏のみとなっている。

また、「飛行機」は北海道で最も高い割合になり、「成田空港以外」は九州・沖縄地方で最も高い割合となっている。（図 3-6-5）

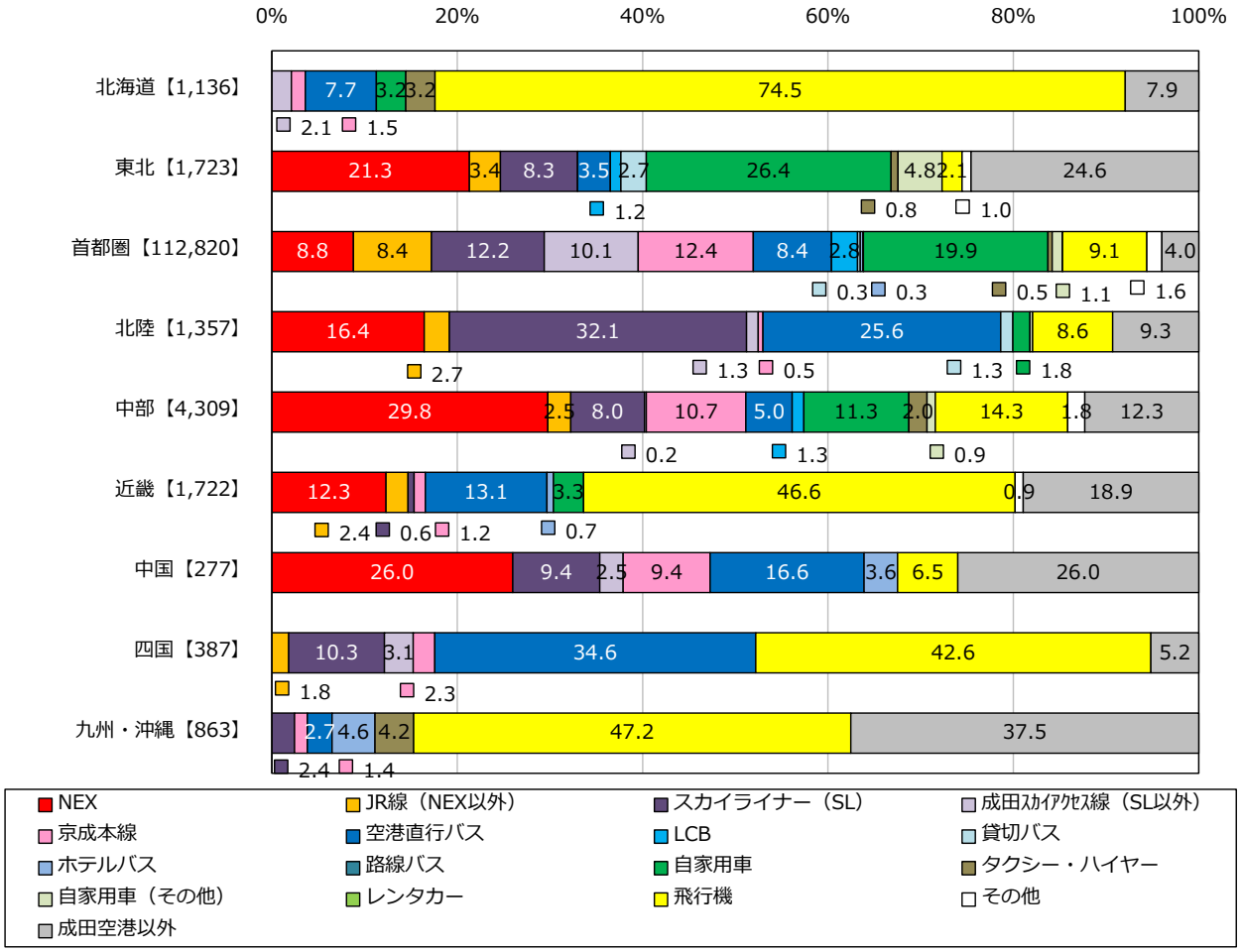


図 3-6-5　空港からの交通機関（出発地エリア別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

（2）アクセス交通機関・空港からの交通機関の比較（日本人のみ）【日本人：問 7、問 18】

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 6.8 ポイント増加しており、最も大きく変化している。また、「成田空港以外を利用」と回答したものが 5.0%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 0.5 ポイント増加、自動車類では「自家用車」が 0.8 ポイントの増加となっている。（図 3-6-6）

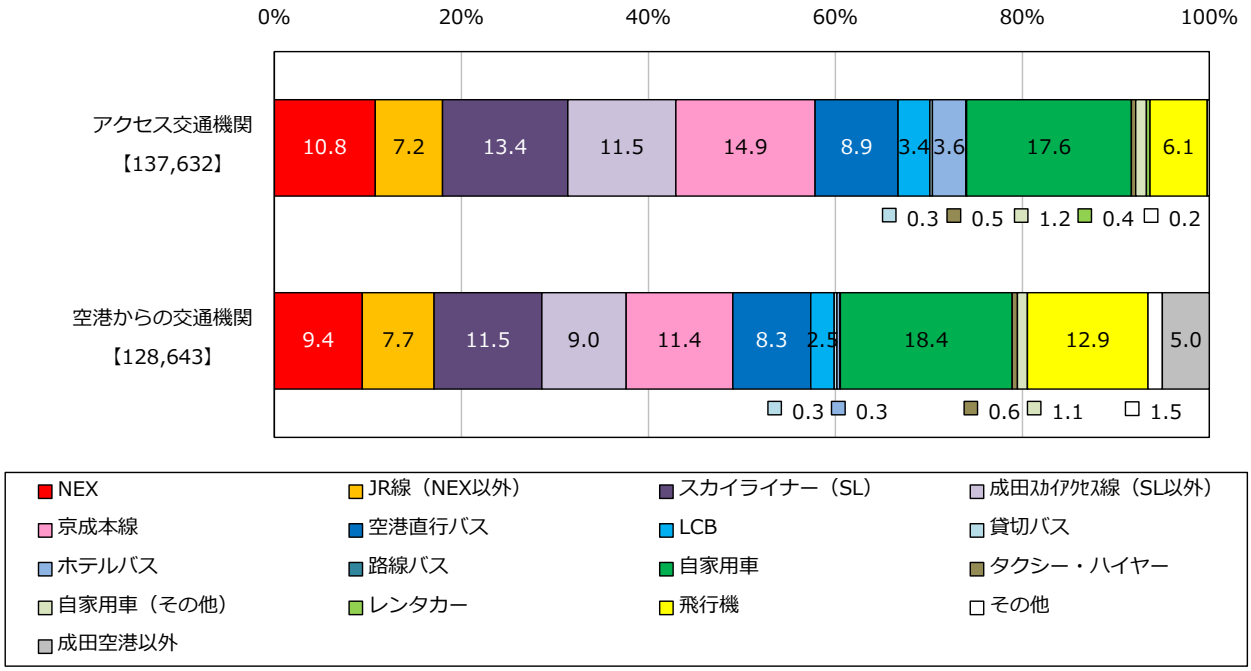


図 3-6-6　アクセス交通機関と空港からの交通機関の比較《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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「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 9 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							
		鉄道	空港直行バス	LCB	その他バス	自家用車	タクシー・ハイヤー	その他	総計
アクセス交通機関	鉄道	58,819	2,206	754	17	768	241	11,662	74,467
		79.0%	3.0%	1.0%	0.0%	1.0%	0.3%	15.7%	100.0%
	空港直行バス	935	7,508	0	46	155	76	2,651	11,371
		8.2%	66.0%	0.0%	0.4%	1.4%	0.7%	23.3%	100.0%
	LCB	332	122	2,287	0	20	9	770	3,540
		9.4%	3.4%	64.6%	0.0%	0.6%	0.3%	21.8%	100.0%
	その他バス	1,573	554	172	538	118	36	1,958	4,949
		31.8%	11.2%	3.5%	10.9%	2.4%	0.7%	39.6%	100.0%
	自家用車	615	245	0	124	23,890	0	459	25,333
		2.4%	1.0%	0.0%	0.5%	94.3%	0.0%	1.8%	100.0%
	タクシー・ハイヤー	102	0	34	0	31	314	110	591
		17.3%	0.0%	5.8%	0.0%	5.2%	53.1%	18.6%	100.0%
	その他	458	58	0	52	36	36	7,251	7,891
		5.8%	0.7%	0.0%	0.7%	0.5%	0.5%	91.9%	100.0%
	総計	62,834	10,693	3,247	777	25,018	712	24,861	128,142
		49.0%	8.3%	2.5%	0.6%	19.5%	0.6%	19.4%	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（日本人のみ）【日本人：問 19】

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「便利だから」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「便利だから」の割合が高くなっている。一方、国際線利用者は、「乗り換えが少ないから」「荷物が多いから」の割合が国内線利用者より高い。また、国内線の 3PTB 利用者は、「速いから」の割合が他のターミナルに比べて高くなっている。（図 3-6-7）

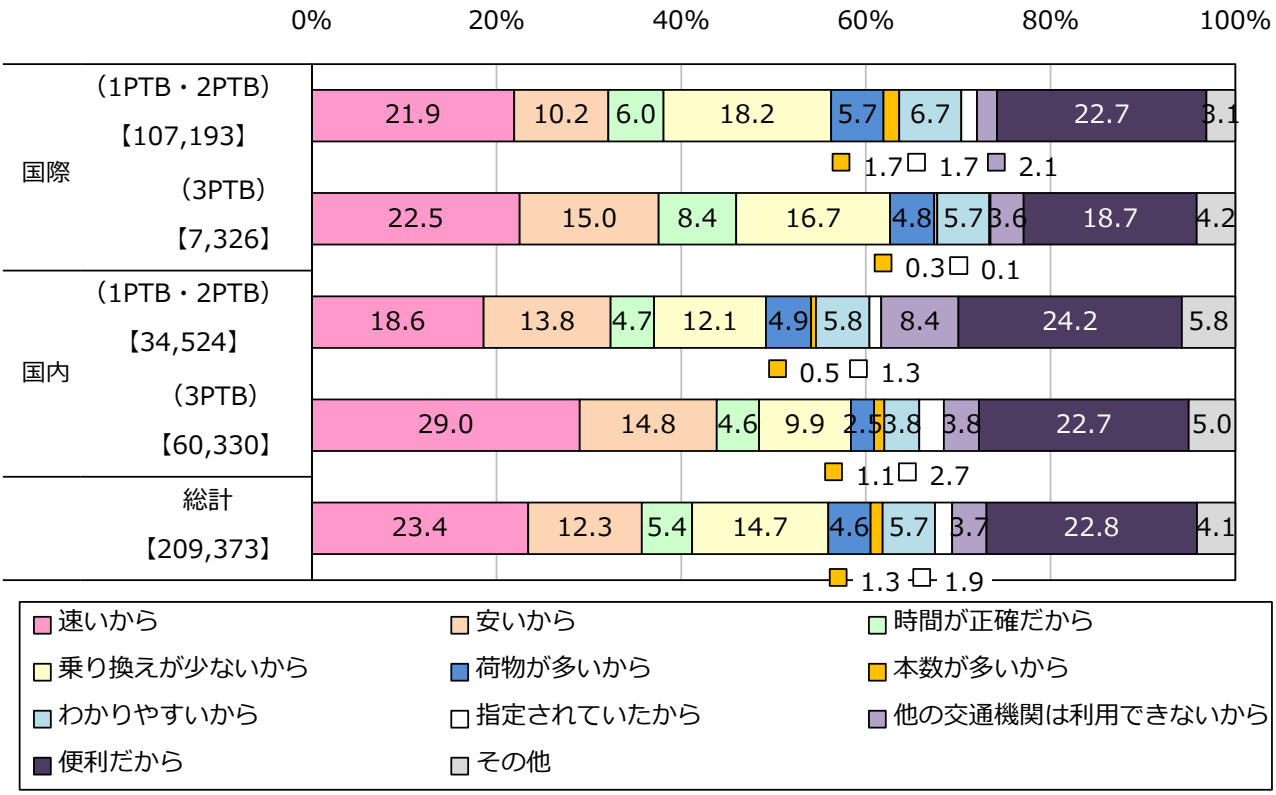


図 3-6-7　空港からの交通機関の選択理由（第１+第２の理由）（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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」「便利だから」の割合が上位を占めている。また、「速いから」の割合は「香港」「インドネシア」で高く、「乗り換えが少ないから」の割合は「中南米」「ヨーロッパ」、「便利だから」は「ハワイ」「オセアニア」で高いことがわかる。（図 3-6-8）

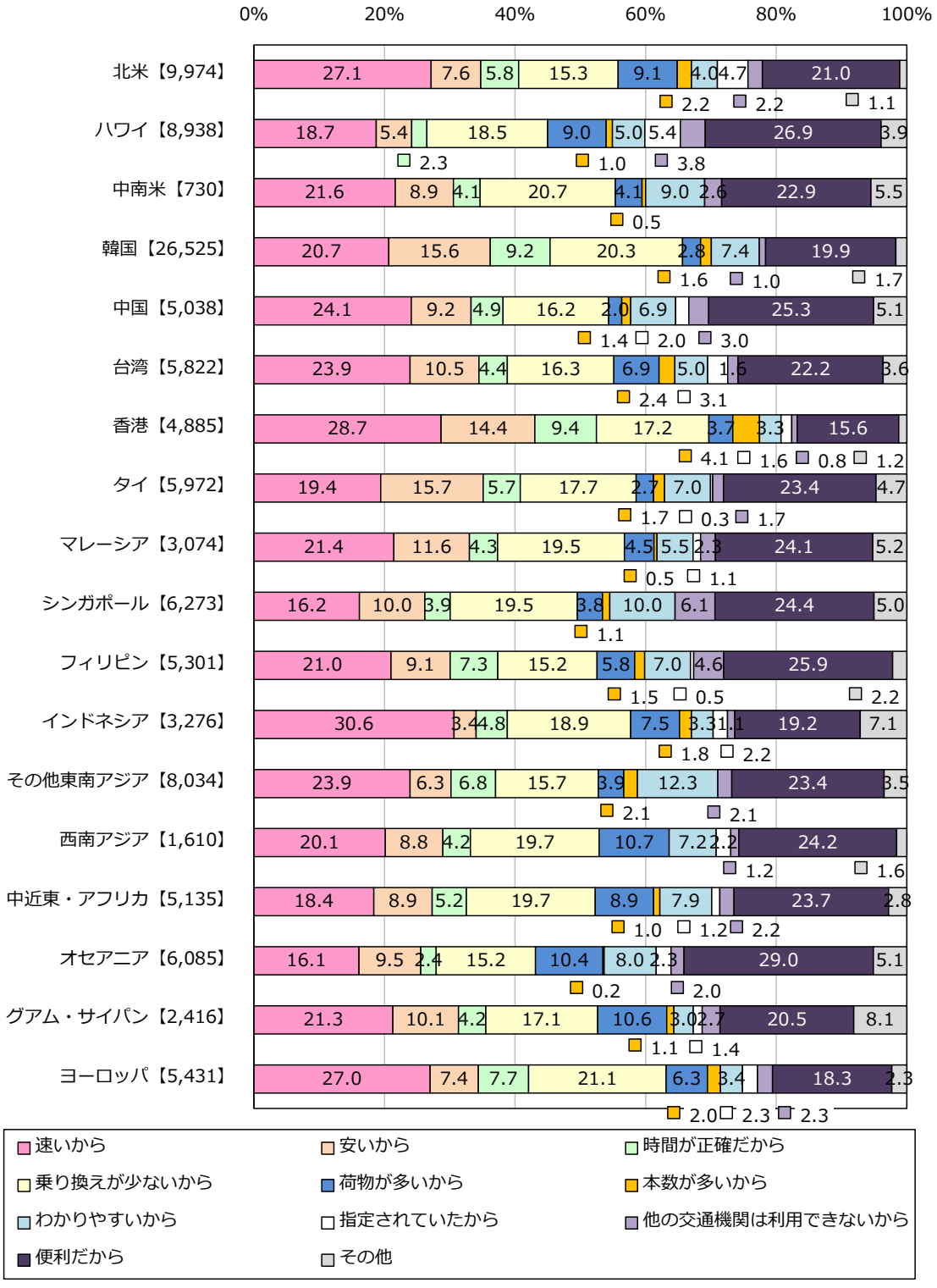


図 3-6-8　空港からの交通機関の選択理由（第１+第２の理由）（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

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「NEX」「スカイライナー」で高く、「安いから」の割合は「京成本線」「LCB」で高い。また、「時間が正確だから」、「乗り換えが少ないから」の割合は「路線バス」で高く、鉄道類、バス類で高くなっている。一方、「荷物が多いから」の割合は「自家用車（その他）」「レンタカー」、「本数が多いから」の割合は「LCB」で高く、「便利だから」の割合では「自家用車」「レンタカー」で高いなど、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「京成本線」「LCB」で高く、「指定されていたから」の割合は「貸切バス」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）

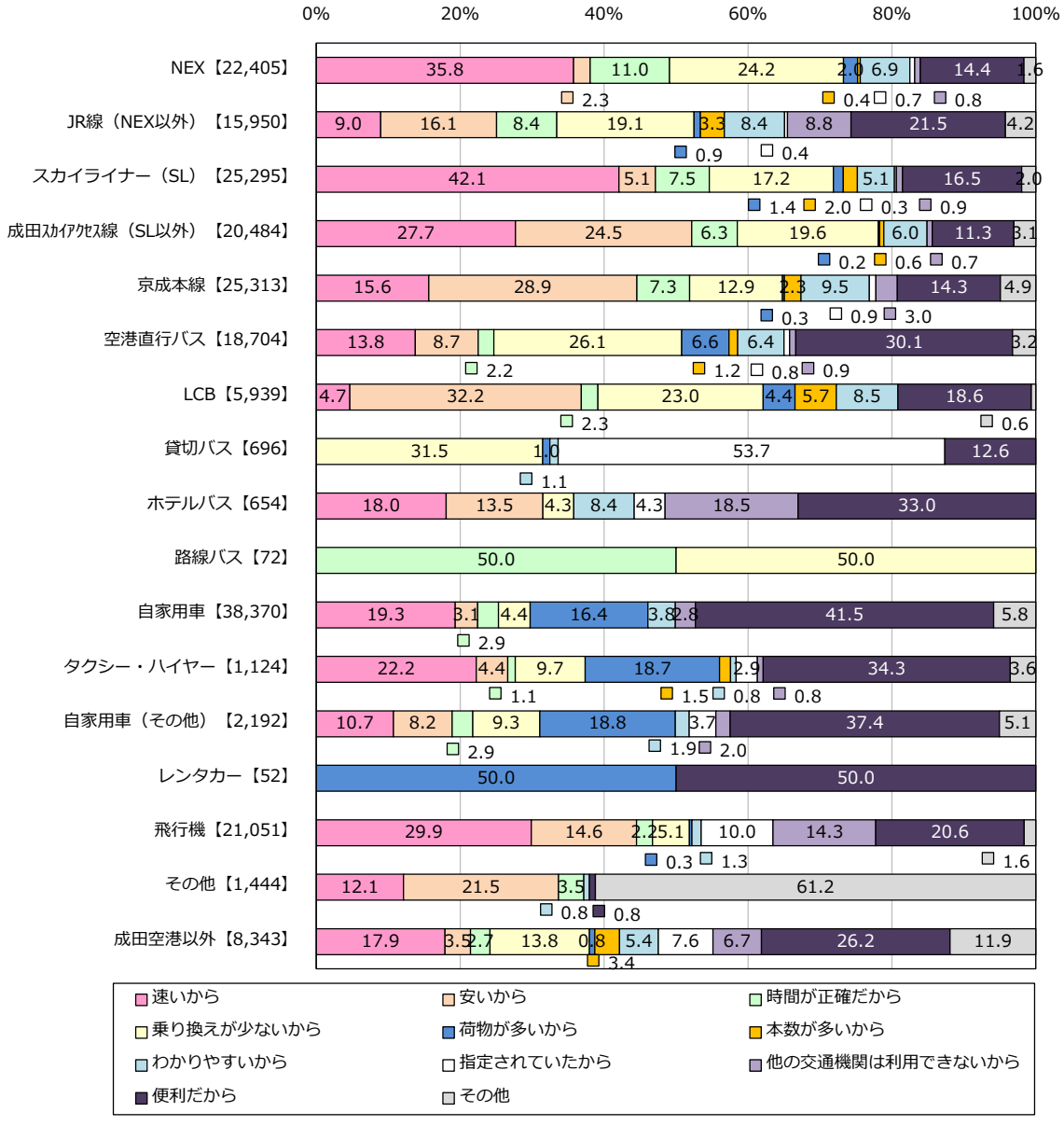


図 3-6-9　空港からの交通機関の選択理由（第１+第２の理由）（空港からの交通機関別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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、「駅・停留所・空港が近い、アクセスがよい」が 1,691 人（19.5%）と最も多く、次いで「同行者と一緒にした・任せたため」の 828 人（9.5%）、「楽だから、自由がきく、快適」の 776 人（8.9%）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
駅・停留所・空港が近い、アクセスがよい	1,691	19.5%
同行者と一緒にした・任せたため	828	9.5%
楽だから、自由がきく、快適	776	8.9%
未定	736	8.5%
迎えが来るから	681	7.8%
自分、仕事の都合で	642	7.4%
時間が合うから	504	5.8%
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、運休等）	321	3.7%
子供、高齢者がいるため	319	3.7%
検索結果が出たので	281	3.2%
成田に戻らない	184	2.1%
無料・割引がある、パッケージされていた	165	1.9%
時間が変わらないから	157	1.8%
慣れているから	151	1.7%
座れる	132	1.5%
乗り継ぎが良い	131	1.5%
時間に余裕があるから	103	1.2%
行きと同じ交通機関	80	0.9%
設備が良いから（トイレ）	26	0.3%
安心安全	22	0.3%
利用予定の交通機関が好きなので	13	0.1%
帰りは疲れているから	12	0.1%
記載なし・不明	722	8.3%
合計	8,677	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上の人対象）

（1）往路における成田空港からの交通機関【日本人：問 20、外国人：問 23】

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、「スカイライナー」が 45,718 人（19.5%）で最も多く、次いで「NEX」の 33,997 人（14.5%）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「京成本線」となっている。一方、外国人では「スカイライナー」の割合が最も高く、次いで「NEX」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 139 人、「記載無し・不明」が 369 人となっている。

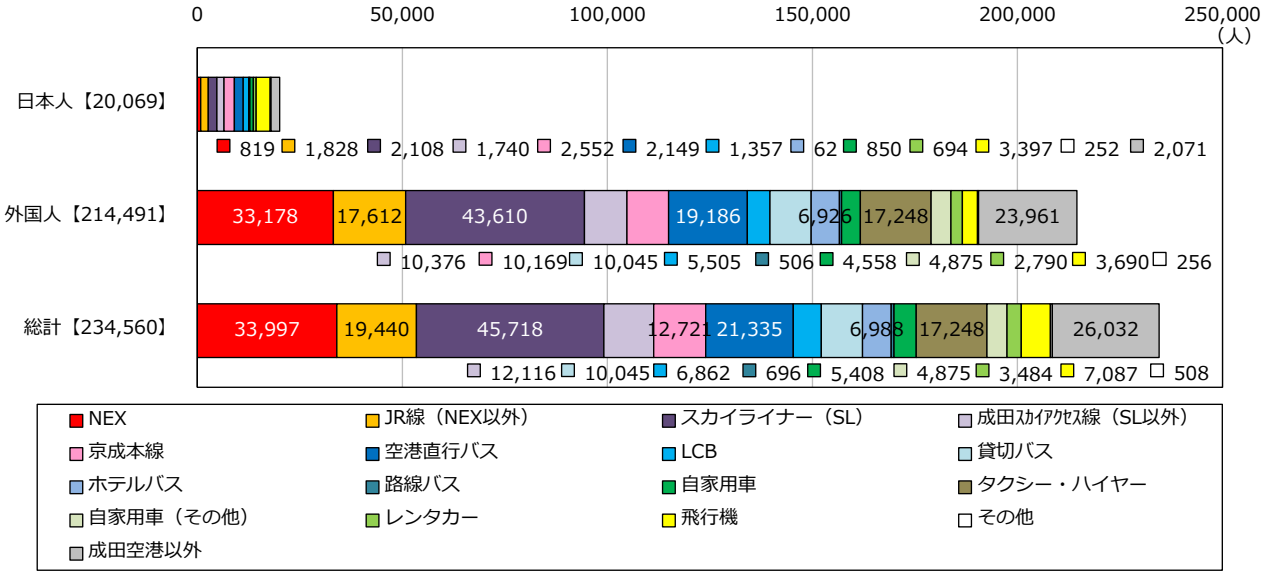


図 3-7-1　往路における空港からの交通機関（日本人／外国人別）《週間拡大値》

※【　】内：週間拡大値
※ 未記入除く

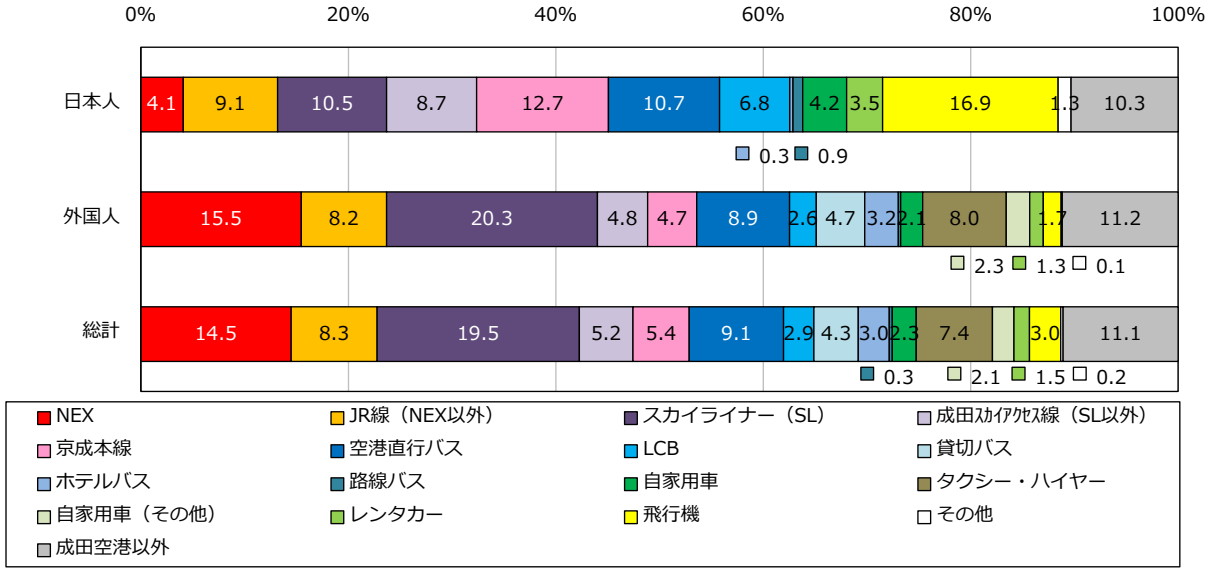


図 3-7-2　往路における空港からの交通機関（日本人／外国人別）《構成比》

※ 未記入除く

ターミナル別にみると、国際線利用者は「NEX」「スカイライナー」の割合が高く、1PTB・2PTB より 3PTB 利用者の方が京成線の利用が高くなっている。

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「成田空港以外」が高い。また、3PTB では「京成本線」「空港直行バス」の順に割合が高くなっている。（図 3-7-3）

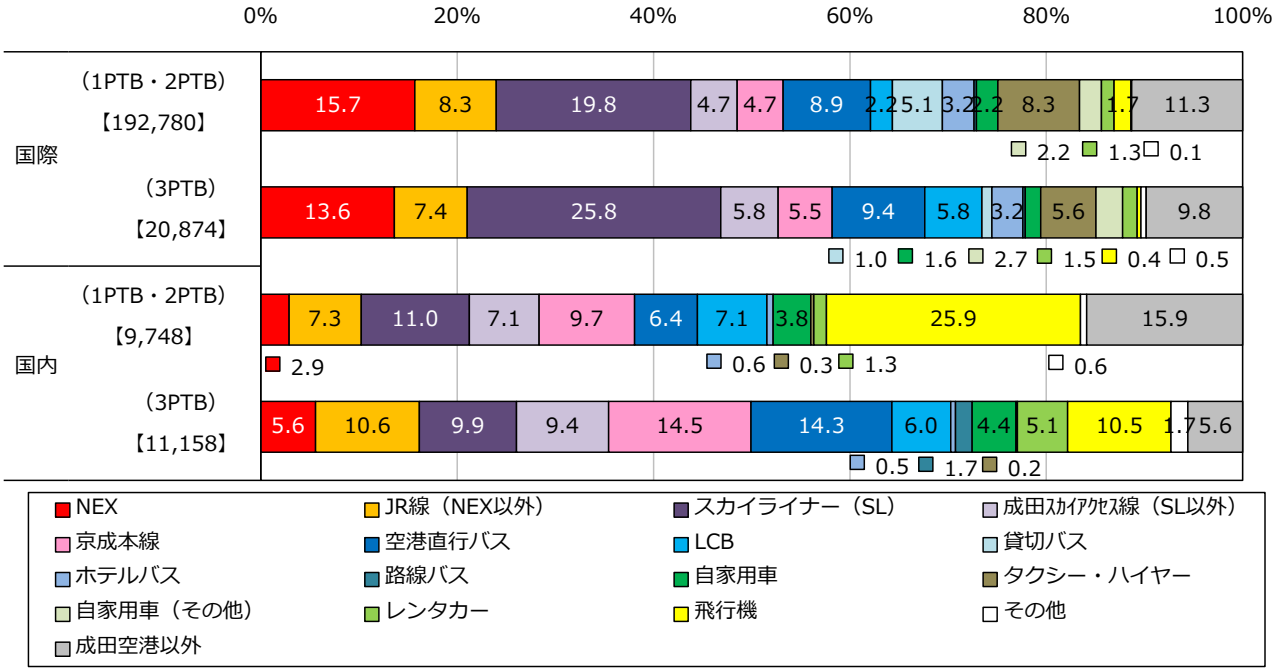


図 3-7-3　往路における空港からの交通機関（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

国際線利用者を方面別にみると、鉄道類の利用率は「韓国」「台湾」で高く、バス類の利用率は「ハワイ」「その他東南アジア」で高くなっている。自動車類の利用率は「フィリピン」「西南アジア」で高く、飛行機・その他の利用率は「マレーシア」「その他東南アジア」で高くなっている。（図 3-7-4）

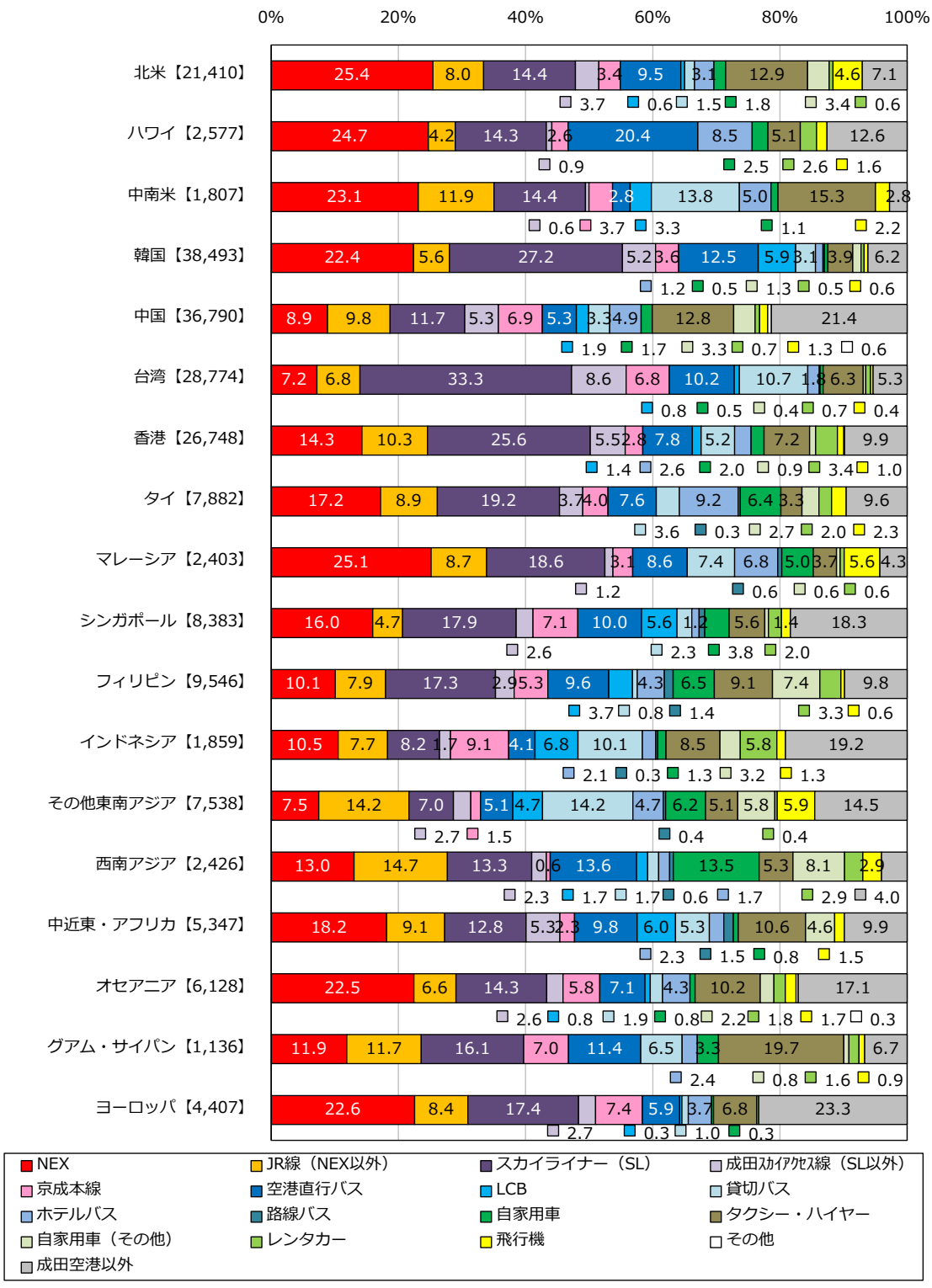


図 3-7-4　往路における空港からの交通機関（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

（２）往路における空港からの目的地【日本人：問 21、外国人：問 24】

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 77.8%と最も高く、次いで「自宅」の 8.9%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）

※前回調査では、「親族・友人・知人宅」は目的地（その他）としていたが、今回調査では、「1.自宅」としている。

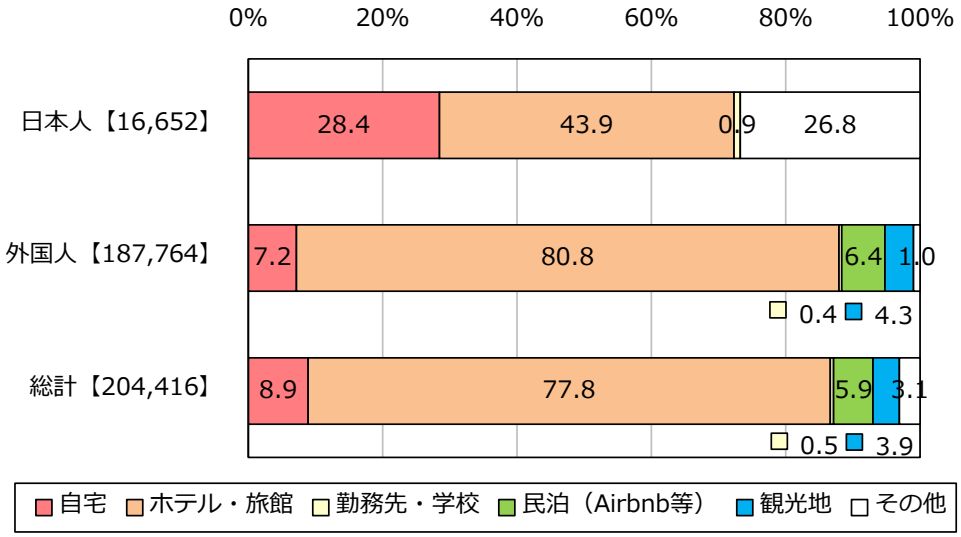


図 3-7-5　往路における空港からの目的地（日本人／外国人別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

ターミナル別にみると、国際線利用者は「ホテル・旅館」が最も高く、国内線利用者は「ホテル・旅館」が最も高いが、「その他」の割合も 3 割弱となっている。（図 3-7-6）

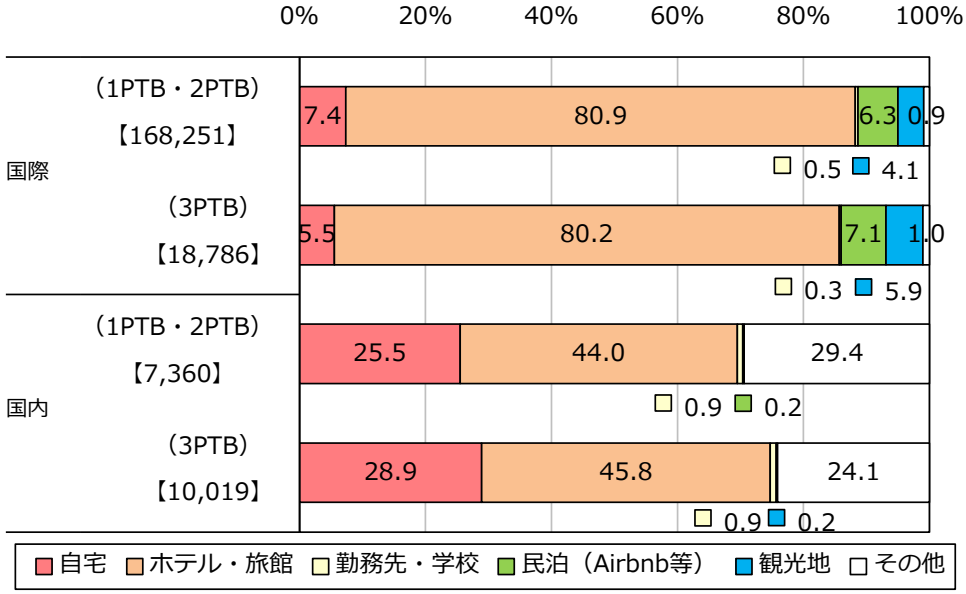


図 3-7-6　往路における空港からの目的地（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

国際線利用者を方面別にみると、「自宅」の割合は「西南アジア」で高く、「ホテル・旅館」の割合は「中国」「香港」で高くなっている。「勤務先・学校」は「西南アジア」で高く、「民泊（Airbnb等）」の割合は「フィリピン」「オセアニア」、「観光地」の割合は「中南米」「インドネシア」で高くなっている。（図 3-7-7）

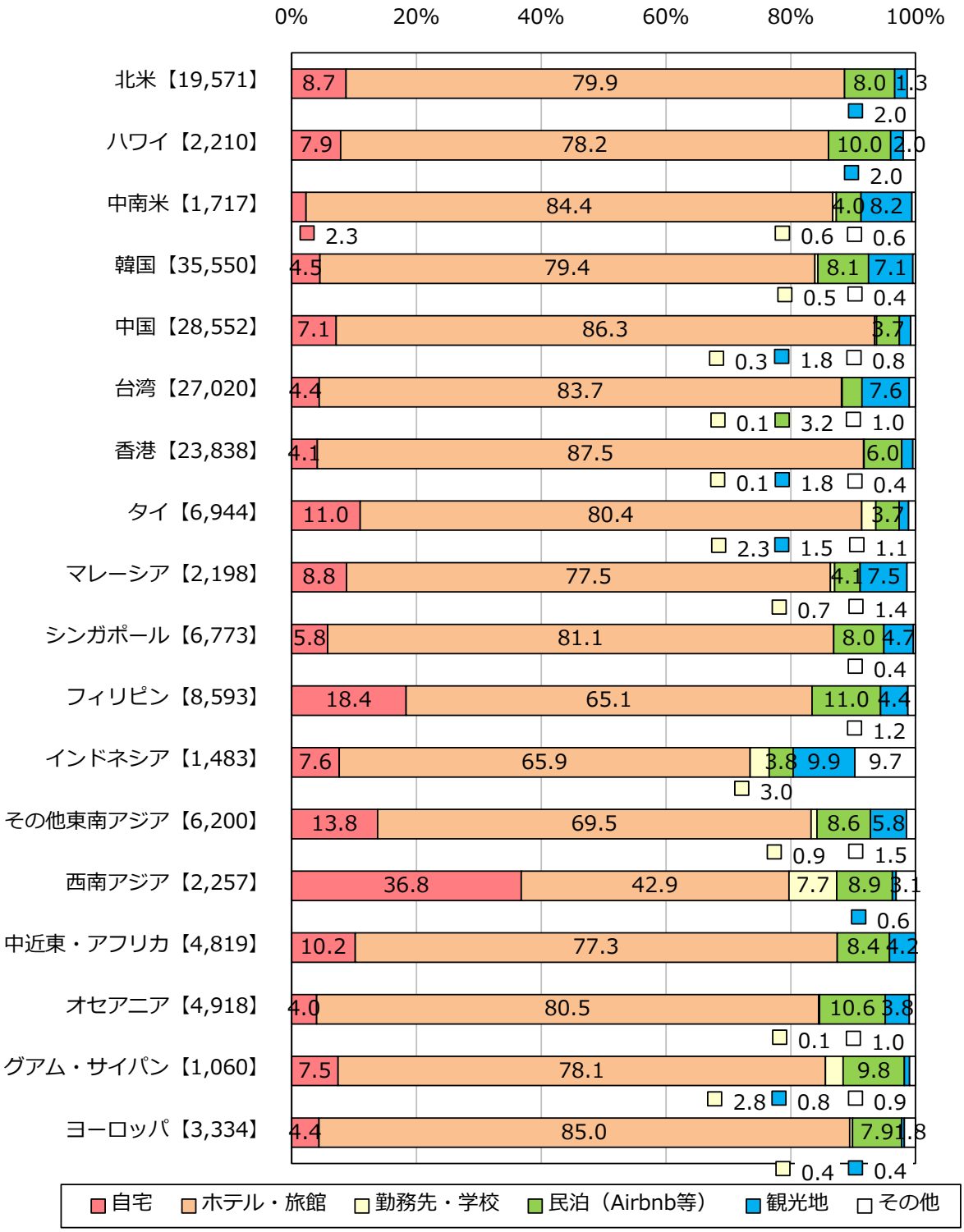


図 3-7-7　往路における空港からの目的地（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

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「海外」の 115 人（39.7%）が最も多く、次いで「娯楽施設」の 45 人（15.5%）となっている。（表 3-7-1）

一方、外国人では「空港」の 368 人（19.9%）が最も多く、次いで「娯楽施設」の 207 人（11.2%）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
海外	115	39.7%
娯楽施設	45	15.5%
駅、駐車場	20	6.9%
観光地	15	5.2%
会議場・イベント会場	10	3.4%
飲食店	5	1.7%
仕事関連先	5	1.7%
レンタカー店	5	1.7%
記載無し・不明	70	24.1%
合計	290	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
空港	368	19.9%
娯楽施設	207	11.2%
飲食店・店舗	189	10.2%
会議場・イベント会場	100	5.4%
駅	86	4.7%
レンタカー店	50	2.7%
海外	38	2.1%
基地	25	1.4%
寮	14	0.8%
船	14	0.8%
記載無し・不明	756	40.9%
合計	1,847	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）【外国人：問 26】

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「便利だから」となっている。ターミナル別では、国際線利用者は「速いから」「便利だから」が高いが、国内線利用者は 1PTB・2PTB 利用者は「時間が正確だから」「本数が多いから」が高く、3PTB 利用者は「速いから」「指定されていたから」が高くなっている。（図 3-7-8）

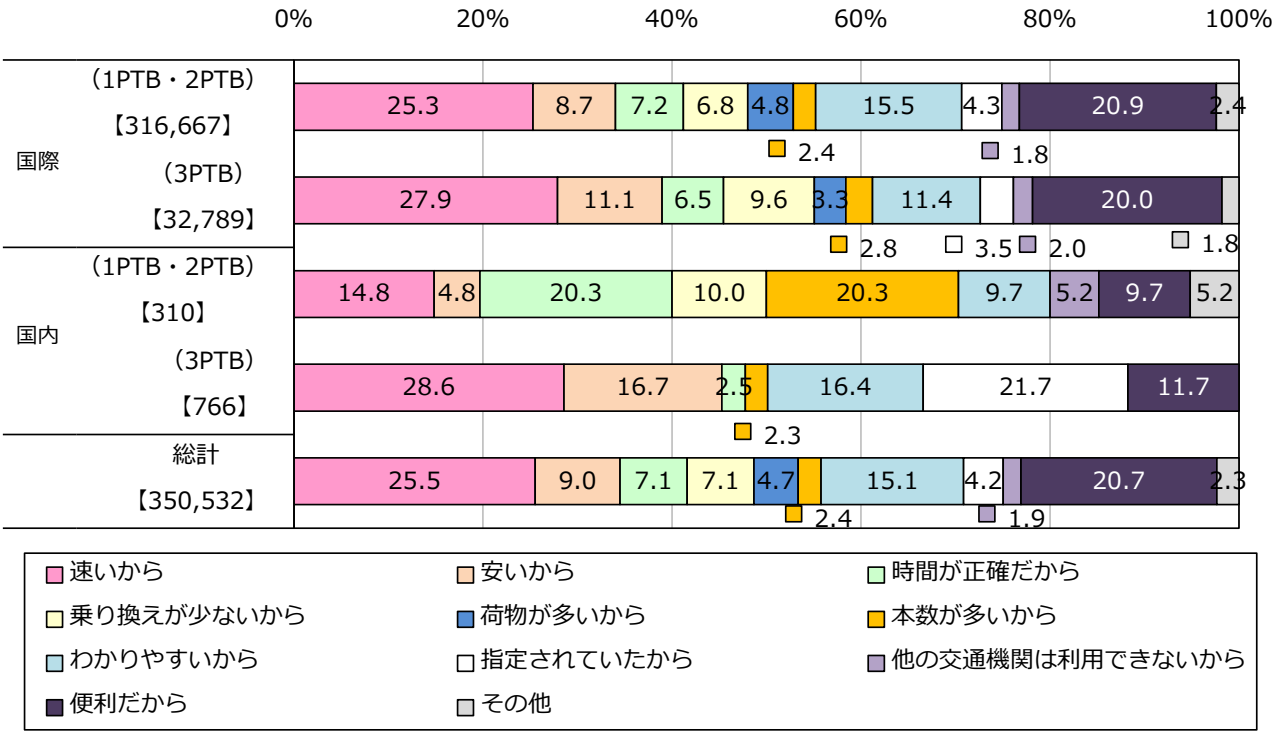


図 3-7-8　往路の空港からの交通機関の選択理由（第１＋第２）（国際／国内線別・ターミナル別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値

※ 未記入除く

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」「便利だから」の割合が上位となっている。「速いから」の割合は「韓国」「マレーシア」で高く、「わかりやすいから」の割合は「中近東・アフリカ」「ヨーロッパ」で、「便利だから」の割合は「中国」「フィリピン」で高くなっている。（図 3-7-9）

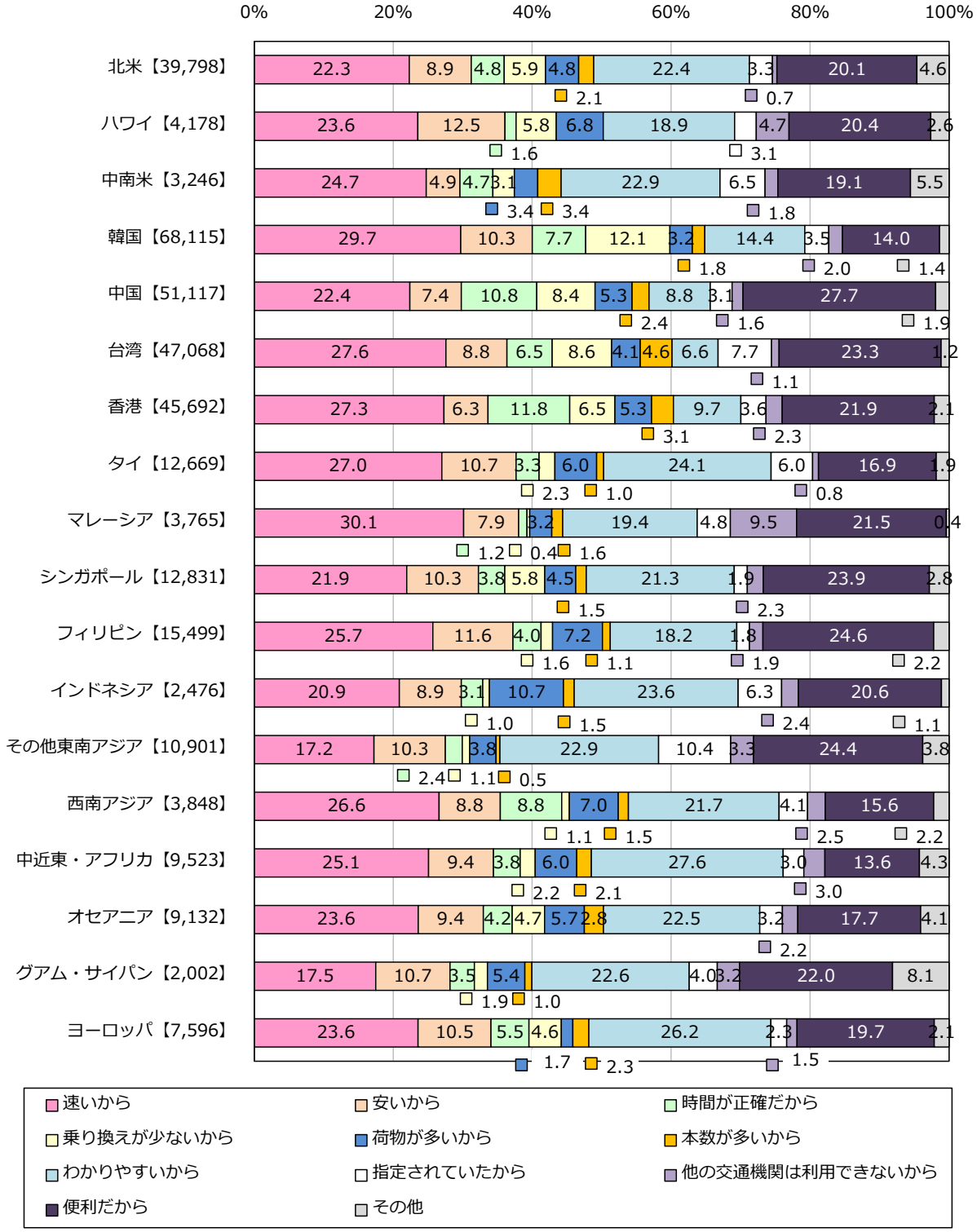


図 3-7-9　往路の空港からの交通機関の選択理由（第１+第２）（方面別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く

空港からの交通機関別で割合が高い項目をみると、「速いから」の割合は「NEX」「スカイライナー」「飛行機」で高く、「安いから」の割合は「LCB」「その他」で高い。「荷物が多いから」の割合は「タクシー・ハイヤー」「レンタカー」で高く、「わかりやすいから」の割合は「ホテルバス」「タクシー・ハイヤー」で高く、「指定されていたから」の割合は「貸切バス」で高く、「便利だから」は「自家用車（その他）」「レンタカー」で高くなっている。（図 3-7-10）

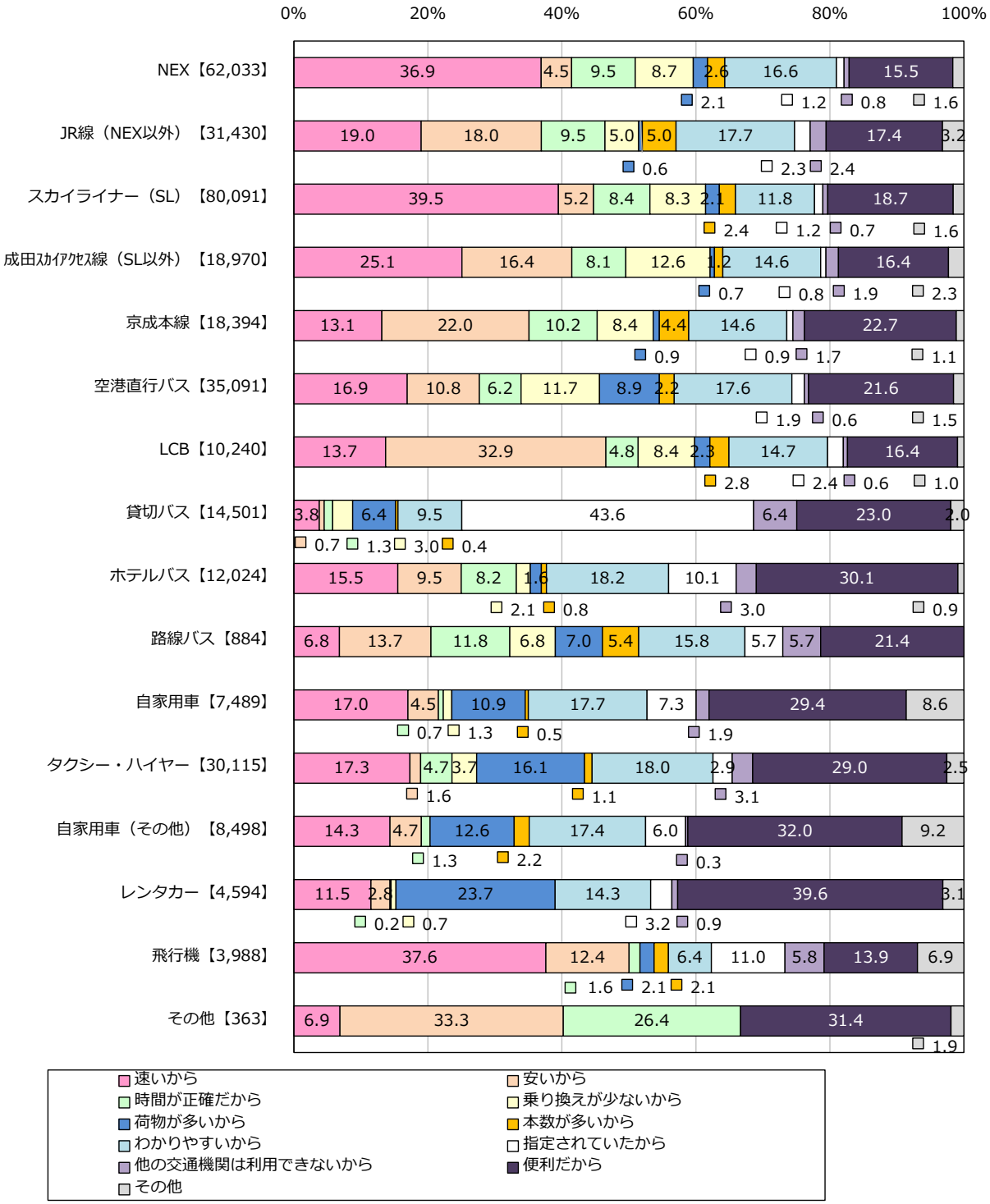


図 3-7-10　往路の空港からの交通機関の選択理由（第１＋第２）（空港からの交通機関別）《構成比》

※【　】内：週間拡大値　※ 未記入除く