

ディレギュレーションが地方の航空旅客動態に与える影響

室蘭工業大学 学生員 ○井田 直人
室蘭工業大学 正 員 田村 亨
函館工業高等専門学校 正 員 佐々木 恵一

1. はじめに

2000 年 2 月に改正航空法が施行され、1986 年に始まった我が国の航空規制緩和政策は一段落したと言える。これによって一般にはエアライン間の競争が促進され、利用者は運賃低下などの恩恵を受けている。

北海道 - 本州間の路線には、1998 年に新千歳 - 羽田間に北海道国際航空（以下 ADO）が、従前の普通運賃より 6 割以上安い運賃を掲げ、新規参入した。その後、他社も ADO を追随する形で運賃を設定し、現在に至っている。一方、道内他空港では、幹線のような高い割引率の運賃設定もなく、利便性の低下をもたらしている。その結果、非幹線の利用率は低迷し、さらに利用率の低い路線は航空会社によって休廃止などの措置が取られる、という悪循環に陥っている。例えば、旭川市から新千歳空港へのアクセスが容易であるため、旭川空港利用者の流出が進み、利用率は近年になり減少傾向に転じている。

そこで本研究は、航空規制緩和政策が地方路線を利用する旅客に与える影響について、旭川空港の利用実態を調査し、明らかにすることを目的とする。

2. 旭川空港の課題

旭川空港が抱えている課題を抽出する目的で、旭川市在住の航空関係者 7 名を対象に、2001 年 11 月 8 日～10 日の間、ヒアリング調査を実施した。その結果、利用者流出の主な要因は、航空運賃、ダイヤ、空港アクセスにあることが明らかとなった。

（1）航空運賃

ADO の参入以後、新千歳 - 羽田間の航空運賃が低下し、旭川 - 羽田間とは大きな運賃格差が生じ、新千歳経由の安いツアーを利用する観光旅行者が流出した。実際の運賃格差は、旭川空港 - 羽田空港間の片道で、約 1 万円である（平成 14 年 4 月通常期運賃にて算出）。

（2）ダイヤ

羽田への旭川始発便は、夏期には 9：50 発だが、冬

期にはこの 1 往復が減便され、10：50 発に繰り下がる。この為、冬期に旭川空港を利用しての東京日帰りは不可能である。そこで常に日帰りを可能にするダイヤ設定（具体的には、旭川始発便 7：50 発、東京最終便 20：50 着等）が望まれている。

（3）空港アクセス

旭川空港は、アクセス手段が自動車かバスに限られており、その所要時間は旭川市街地から概ね 30 分である。一方、旭川駅から新千歳空港までは、JR で平均 128 分を要し、その差は約 100 分となっている。しかし、100 分という差があるにも関わらず、新千歳に利用者が流出する理由は、新千歳空港が旭川空港よりも、運賃・ダイヤの面で魅力的であることを示している。

3. 旭川空港の利用実態

航空旅客動態調査（平成 5 年度・平成 11 年度）から旭川空港の利用実態を明らかにする。

3.1 旭川から新千歳への旅客流出量

図 - 1 は、旭川市及び旭川空港圏域の居住者が、旭川空港と新千歳空港を、どの程度選択しているかを表している。ここで言う旭川空港圏域とは、同調査実施日に当該空港利用者が 1 人でもいた市郡とした。

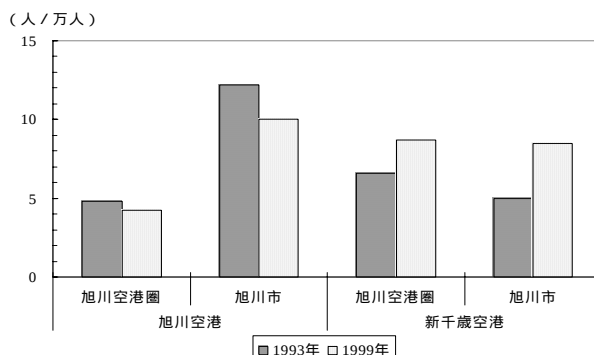


図 - 1 旭川から新千歳への旅客流出量

旭川空港の利用者数は 1999 年を 100 とした指数で、旭川空港圏域 87.2、旭川市 82.5 となっているのに対し、新千歳空港の利用者数は同様の指数で、旭川空港圏域 132.7、旭川市 169.4 となっている。

キーワード：空港計画、航空、規制緩和

連絡先：〒050-8585 北海道室蘭市水元町 27 番 1 号 室蘭工業大学 E-Mail:s0921010@mmm.muroran-it.ac.jp

3.2 旅行目的別旅客割合

図-2は1999年調査日に旭川、新千歳、他の道内空港を利用した人々の旅行目的を示したものである。これより、新千歳、旭川ではビジネスユーザーの割合が高いが、他の道内空港では、観光目的の旅客数の比率も高いことが分かる。

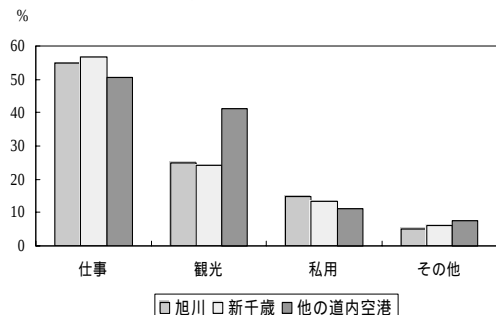


図-2 旅行目的別旅客割合

4. 旭川空港利用実態調査

旭川空港の利用実態を把握する為、旭川市在住の社会人60名を対象に、郵送配布、郵送回収によるアンケート調査を実施した。有効回収数は26票であった。

本調査では、東京へ仕事で旅行する場合における空港選択要因を把握することを目的として実施した。具体的質問内容と分析結果を以下に示す。

4.1 仮想市場評価法による東京線増便計画

(1) 概要

この質問では、東京への日帰りが可能になるように「旭川-東京線を3便増便(具体的には旭川発7:20、旭川着22:30、旭川着23:30)させる計画がある」と想定し、賛成を選んだ人には計画を実現させる為にいくら出資可能か質問をした。支払意思額(WTP)は、旭川市に居住している1世帯毎に、毎年1回徴収するものとした。この質問の有効回答は11票(1人に10質問しており、110サンプルとして解析)であった。

(2) 結果

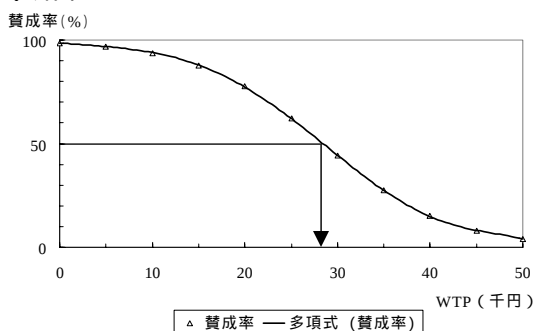


図-3 支払意思額

図-3は調査の結果算出したWTPを示したものである。的中率は86.6%、尤度比は0.4813、WTP(中央

値)は28,802円となった。ここで旭川市の総世帯数、146,324世帯(出展 2000年度国勢調査概数)から総支払意思額を算出すると、約42億1,442万円となる。旭川-羽田間の便数を3便増便させ、ナイトステイ設備を新造すると、初期投資を含む初年度年間経費は約32億8,500万円であることから、増便への要求の高さがうかがえる。

4.2 5段階評価による空港選択要因

(1) 概要

旭川空港と新千歳空港のそれぞれについて、空港選択要因の重要度を5段階で評価して貰った。この質問の有効回答数は18票であった。

(2) 結果

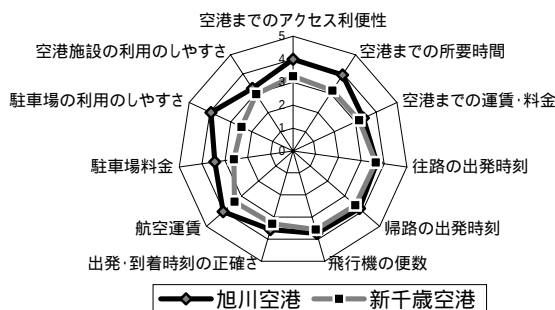


図-4 空港選択要因(5段階評価)結果

図-4は空港選択要因をレーダーチャートで示したものである。この図から、旭川空港は新千歳よりも、空港までの所要時間・アクセス利便性・駐車場の利用のしやすさ・駐車場料金・航空運賃を重要視しているのがわかる。特に、駐車場の利用のしやすさには大きな差がある。また空港までの運賃・料金、往路・帰路の出発時刻、飛行機の便数、出発・到着時刻の正確さ、空港施設の利用しやすさについては、両空港ともそれほど差がないことが分かる。

5. おわりに

本研究では、旭川空港が航空規制緩和政策による激しい運賃競争の中で集客率を落としているが、運賃以外の要因として、旭川空港の発着便数が少ない、あるいは発着時刻が利用者の要求を満たしていないこと、加えて旭川市からの新千歳空港までのアクセスが容易であることも、集客率低下にいつその拍車をかけている実態が明らかとなった。

今後は、他地域の地方空港についての分析を行い、その要因を把握し、具体的な利用向上策を提示、実施方策を立てることを検討している。