

「能登空港ふるさとタクシー」の利用実態に関する研究

金沢大学大学院 自然科学研究科 学生員 ○宮崎 耕輔

金沢大学大学院 自然科学研究科 フェロー 高山 純一

金沢大学大学院 自然科学研究科 正会員 中山晶一郎

1. はじめに

能登空港は、平成15年7月7日の開港以来、1日2往復にもかかわらず、7割以上の搭乗率を確保しており、首都圏（東京圏）からの観光・業務交通の重要な足として、また、口能登をはじめ、能登半島地域全体から首都圏への各種交通需要を満たす交通手段として重要な役割を果たしている。

開港と同時に、能登空港と各地を結ぶ乗り合いタクシーとして、「能登空港ふるさとタクシー」が運行を開始した。

「能登空港ふるさとタクシー」は、地元自治体をはじめとする行政機関からの運賃助成が行われているため、当該地域における一般のタクシーよりも利用者が負担する運賃が安価になっている。

このような事情もあり、「能登空港ふるさとタクシー」の利用者は比較的多く、北陸信越運輸局のWEBによると、「能登空港開港1年間（開港～H16年6月末まで）の航空機利用者は148,595人（石川県空港企画課調べ）となっており、そのうち二次交通の利用者は、特急バス4,454人（航空機利用者の3.0%）、定期観光バス7,996人（同5.4%）、ふるさとタクシー27,507人（同18.5%）」と報告されている。

しかし、「能登空港ふるさとタクシー」の利用実態はほとんど明らかにされておらず、利用者の属性やトリップ目的、利用頻度ならびに選択理由などの利用者像はわかっていない。特に、二次交通の利用実態は今後の公共交通機関の整備とも非常に密接に関連しており、能登空港利用客の利便性を確保する上でも、非常に重要な項目である。

そこで本研究では、現在運行されている「能登空港ふるさとタクシー」の利用実態を明らかにすることにより、今後の地域交通システムの在り方を検討するために資することとする。

2. アンケート調査の概要

本研究を進めるにあたり、以下に示す「能登空港ふるさとタクシー利用者アンケート調査」を実施した。

調査対象は「能登空港ふるさとタクシー」利用者である。調査期間は平成17年10月18日（火）～平成18年2月15日（水）で、調査票を「能登空港ふるさとタクシー」車内に留置し、回収は郵送による方法とした。

調査内容は、能登空港ふるさとタクシーの乗車日、出発地、到着地、認知度、利用した理由、利用頻度、満足度等の能登空港ふるさとタクシーに関する項目。ならびに搭乗便、能登便の利用理由、能登空港の利用頻度、旅行目的、旅行行程、同行者の有無、逆の方向での二次交通手段の利用意向などに関する今回の旅行に対する項目。そして、個人属性である。

アンケート調査票は172件回収できた。

3. 回答者の属性

アンケート回答者の属性は以下のとおりである。

（1）性別

回答者の性別は、男性約52%、女性約48%であった。

（2）年齢階層

回答者の年齢階層は、高齢層が多く、55歳以上が全体の約53%を占めた。

（3）職業

回答者の職業は、「会社員」が約29%と最も多く、ついで「無職」の約25%となった。

（4）居住地

回答者の居住地は、能登地域からみて「旅行先側」となる地域が多く、約75%を占めた。一方、「居住地側」となるのは約25%となった。

キーワード 空港アクセス交通、二次交通、交通利用実態

連絡先 〒920-1192 石川県金沢市角間町 金沢大学大学院自然科学研究科 TEL076-234-4615

4. 「能登空港ふるさとタクシー」の利用実態

(1) 利用頻度

「能登空港ふるさとタクシー」の利用頻度をみると、「初めて」が約 54%と最も多く、ついで「毎回利用」が約 41%となっている。リピーターが多いことがわかる。

また、アクセス、イグレスにかかわらず、どちらも「毎回利用」している人が多いが、イグレス利用の方がやや「毎回利用」の割合が高くなっている。

(2) 「能登空港ふるさとタクシー」を利用した理由

「能登空港ふるさとタクシー」を利用した理由は、「費用が安いから」が約 54%と最も多く、ついで「飛行機への乗り継ぎが便利」が約 45%、「送迎を頼める人がいない」の約 33%となった。

(3) 逆方向での「能登空港ふるさとタクシー」利用について

今回、アンケートに回答された利用時と逆方向に移動する場合、「能登空港ふるさとタクシー」を利用するかどうかをみると、約 80%が「利用する」と回答している。

また、利用する理由としては、「料金が安いから」が約 51%と最も多く、ついで「予約済み」の約 42%となった。

(4) 旅行目的

旅行目的は「帰省」が約 35%と最も多く、ついで「観光」の約 21%、「冠婚葬祭」の約 19%となった。

(5) 旅行形態

旅行の形態は、「個人旅行」が約 90%と最も多く、ついで「パックスツアー」の約 9%となり、個人旅行が大半を占めた。

(6) 旅行日数

回答者の旅行日数は、全員「宿泊」であった。

また、宿泊日数は、「2泊」が約 36%と最も多く、ついで「4泊以上」の約 25%、「1泊」の約 21%となった。

(7) 同行者数

回答者の同行者数は「0人」が約 46%と最も多く、ついで「1人」の約 35%、「2人」の約 10%となった。

5. 「能登空港ふるさとタクシー」の満足度

「能登空港ふるさとタクシー」の満足度をみると、「事前予約」、「予約締切」、「予約方法」、「予約シス

テム全般」など予約に関する項目についての満足度が低くなった。また、「迂回可能性」に対する満足度も低くなった。

一方、「乗車場所へのアクセス」、「運賃」、「乗り心地」、「接客」については、「満足」が 50%を超えており、満足度が高いことがうかがえる。

「全般的に」では「やや満足」を加えると約 94%の利用者が満足していた。

6. まとめ

本研究で得られた成果をまとめると以下のようになる。

- ・「能登空港ふるさとタクシー」の利用者特性を把握し、能登空港利用者と異なる特性を有することがわかった。
 - ・その結果、個人旅行客の利用が多く、宿泊を伴う際に利用されていることがわかった。
 - ・また、利用する理由として「費用が安い」、「飛行機への乗り継ぎが便利」、「送迎を頼める人がいない」という項目があがり、利用している人は、能登空港を利用するときは毎回利用しており、リピーターになっていることがわかった。
- 今後の課題としては、以下の点が挙げられる。
- ・今回の利用実態と利用者数の実績などをもとに、「能登空港ふるさとタクシー」利用実態を裏付け、より詳細に明らかにする必要がある。
 - ・能登空港利用者からみた「能登空港ふるさとタクシー」の選択行動のメカニズムを明らかにし、他地域において同システムの成立可否に関する検討を行う必要がある。

なお、本研究は、(社)北陸経済調査会 平成 17 年度受託調査研究として行われた研究成果の一部である。ここに記して謝意を示す。

参考文献

- 1)宮崎耕輔，高山純一，中山晶一郎；航空旅客動態調査データを用いた能登空港の利用者特性分析，第 32 回土木計画学研究発表会・講演集，CD-ROM，2005 年 12 月。
- 2)国土交通省北陸信越運輸局石川支局ホームページ <http://www.t-hrse.go.jp/~ishikawa/taxi.html>，2006 年 4 月。