

搭乗モニター調査が航空利用意向に与える影響の分析 ～航空利用率が低い福井県を対象として～

金沢大学 正会員 藤生 慎
日本航空株式会社 非会員 伊東 芳隆

金沢大学大学院 学生会員 ○早水 彦
金沢大学 フェロー 高山 純一
日本航空株式会社 非会員 山本 達也

1. はじめに

2015年3月14日、北陸新幹線が金沢まで開業したことで、北陸地域と東京を結ぶ交通手段が増え、北陸地域の交通機関利用者の交通機関選択の幅が広がった。しかしながら、北陸新幹線開業の影響を受け、競合する小松—羽田路線の利用率は低下し、減便・撤退の危機にさらされることとなった(図-1)。現在は、各航空会社によるダイヤ調整などにより利用率は回復し、安定傾向にある。しかしながら、北陸新幹線は2023年に福井県に延伸開業することが決定しており、小松—羽田路線との競合はさらに激化することが予想される。競合が激化する北陸市場において、小松—羽田路線の存続には、新たな需要開拓が必要である。そこで有力な需要開拓地として注目されているのが、福井県である。

現在、福井県には乗り換え無しで東京へ移動する手段は、航空と鉄道のどちらも存在しない。そのため、福井県民は東京へ移動する際、滋賀県の米原駅を経由して東海道新幹線を利用するという経路が主である。一方、福井県の航空に関する状況に目を向けると、福井県には定期便が就航している空港がなく、羽田路線を持つ最寄りの空港は小松空港である。しかしながら、小松—羽田路線における福井県民の利用率は約10%程度であること¹⁾から、福井県民の

航空利用率の低さがうかがえる。

このような福井県の現況を踏まえると、北陸新幹線が福井県に延伸開業した後、福井県民の多くは北陸新幹線を利用して東京へ移動することが予想され、より一層、福井県民の航空利用率は低下することが考えられる。よって、北陸新幹線の福井延伸前の現在から、延伸後を想定した福井県民の航空利用意向に関する分析を行い、小松—羽田路線の存続について考察することは、北陸市場における将来的な交通機関利用者の利便性向上、地域経済において非常に重要であるといえる。本研究では、航空と疎遠である福井県民が持つ「航空イメージ」に着目し、航空を利用したことの無い福井県民は、「乗り物としてのハードルが高そう」というイメージが強く作用して、航空を利用しない可能性があると考え、福井県民を対象とした小松—羽田便の搭乗モニター調査を実施した。このモニター調査を通し、小松—羽田路線の利用経験の無い人が実際に利用した場合、「乗り物としてのハードル」が低くなり、航空利用意向は増加するのを実践的に検証することを本研究の目的とする。

2. 調査概要

本モニター調査は、福井県民を対象として行い、航空券を無償で提供し、実際に小松—羽田便を利用して旅行していただくという内容である。調査は2回実施し、日程は第一回調査を3月下旬、第二回調査を4月下旬とした。モニターの募集は、福井新聞にて募集要項・問い合わせ先を記載し応募を募った²⁾。モニターの選定は、福井県に居住しており、小松—羽田便の利用経験が無いことを条件に行った。

モニター調査実施時には、小松空港にて往路便搭乗前と復路便降機後に、それぞれ紙面によるアンケート調査を行った(図-2)。このアンケート調査では、

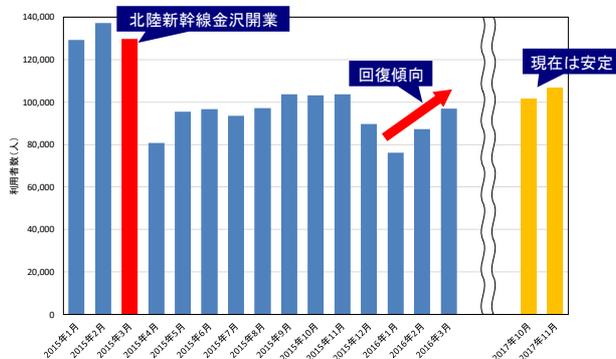


図-1 近年における小松—羽田路線利用者数の推移

キーワード 小松—羽田路線, 福井県, モニター調査, 航空利用意向, 航空路線存続

連絡先 〒920-1192 石川県金沢市角間町金沢大学自然科学2号館7階2C712 TEL076-234-4914



図-2 モニター調査におけるアンケート調査の様子

表-1 第一回モニター調査のモニター情報

モニターNo.	性別	年齢	アンケート回答の有無
1	男	53	○
	女	51	○
2	女	22	○
	女	83	○
3	女	22	○
4	女	22	○
	男	23	○
5	女	38	○
	男	10	
	女	2	

実際に小松一羽田便を利用する前の期待感や不安感、小松一羽田便利用後の満足度などの直感的な情報を把握することを目的としている。さらに調査後、別日程でアンケート調査の回答を踏まえた、調査員による対面式ヒアリング調査を行い、今後の小松一羽田便の利用意向を把握する。

3. 調査結果

現時点では、第一回モニター調査は実施したが、ヒアリング調査までは至っていない。そのため、アンケート調査の結果について集計を行った。なお第一回モニター調査のモニター情報は、表-1 に示す。

調査前のアンケートについては、小松一羽田便利用への期待感、不安感、不便さに関する設問で構成されている。期待感を5段階で評価する設問については、「5.かなり期待している」、「4.とても期待している」と回答された割合が75%であった。その理由については「移動時間の短縮」への記述が多くを占めた。福井県民の東京への移動手段として、最も一般的な米原経由の東海道新幹線利用は、始点を東京駅、終点を福井駅とすると移動時間が3時間15分であり³⁾、小松一羽田便の乗車時間が1時間であることから、このような意見が見られたと考えられる。

調査後のアンケートにおいて、「航空機を利用して、体感的に小松一羽田間の距離感をどう感じたか」を5

段階で評価する設問では、すべてのモニターが「1.近く感じた」と回答した。さらに、「航空機内のサービス等への満足度」に関しての5段階評価設問でも、すべてのモニターにおいて「5.とても満足」、「4.満足」を回答し、高い満足度を評価した。

調査後のアンケートにおける「次回、東京へご旅行に行かれるときに、小松一羽田便を利用しようと思えますか」という利用意向の尺度を5段階(5に近づくほど利用意向が高い)で評価する設問に対しては、自発的な利用意向を示す「3.なるべく利用したい」、「4.利用したい」と回答した割合が67%で、残りは「2.機会があれば利用したい」であった。このことから、すべてのモニターが航空利用意向は、実際に小松一羽田便を利用したことで調査前よりは増加した可能性が高い結果が得られた。

しかし、調査前アンケートから航空機利用への不安感の要因として「事故が心配」といった内容の「航空機移動での恐怖感」、不便さとして「小松空港が遠い」などといった「福井一小松空港間のアクセスへの不満」をモニターの多くが抱えていることが明らかとなった。

4. まとめと今後の課題

本研究では、小松一羽田便の利用経験が無い福井県民を対象に、小松一羽田便の搭乗モニター調査を行った。調査前後に各モニターに行ったアンケート調査から、モニターは航空利用について「移動時間の短縮」への期待感を抱いているが、いくらかの不安感、不便さも抽出された。また、調査後のアンケートからは、モニターの多くは小松一羽田間を近く感じており、機内のサービス等への満足度も高い結果となった。また、すべてのモニターの利用意向がモニター調査により増加したと示唆された。

今後は第二回モニター調査を実施し、ヒアリング調査を行い、調査前後の心情の変化を詳細に明らかにしたい。また、それらの調査結果を踏まえ、福井県民の航空利用意向を増加に繋がり、小松一羽田路線存続の一助となる施策の提案を行いたい。

参考文献

- 1) 北國新聞「小松空港 福井の利用2割増」 2017年5月27日付朝刊, 2(H2R)
- 2) 福井新聞 2018年3月4日付朝刊
- 3) 福井県HP http://www.fuku-e.com/080_access/kengai.php