

大分空港アクセスを中心とした MaaS の効果的な導入に関する研究

日本文理大学大学院 学生会員 ○上野 綾斗
日本文理大学 正会員 吉村 充功

1. はじめに

大分県内の主要空港である大分空港の公共交通機関によるアクセスは、空港バスのみであり、県都大分市からは1時間ほどかかるアクセスに課題を抱える空港である。この状況を改善するため、県では2023年度を目途に大分市と空港を約25分で結ぶ海上アクセス(ホーバークラフト)を導入することを決定した(図1)。



図1 大分空港アクセスマップ

宇宙港としての活用を予定するなど、大分空港を取り巻く環境が大きく変わる中、県では大分空港を起点とした MaaS (モビリティ・アズ・ア・サービス) の導入を模索している。また、九州全域での MaaS の導入を目指して官民連携の九州 MaaS プロジェクト研究会での議論も活発化している¹⁾。そこで、昨年度の著者の研究では、首都圏居住者を対象にイグレス手段や MaaS の利用意向を調査、分析を行った²⁾。本年度は、大分県居住者にも大分空港アクセスや MaaS 利用意向に関する調査を行った。本研究では、大分県民と首都圏居住者の MaaS の認知度や利用意向の違いを明らかにするとともに、大分空港アクセスを中心とした MaaS の効果的な導入方策について分析する。

2. アンケート調査の概要

本研究では、大分空港の主な利用者である大分県と首都圏居住者を対象にインターネット調査を実施した。アンケートの概要は表1の通りである。

表1 アンケート調査の概要

調査対象	首都圏(東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県)居住者	大分県民
調査実施日	2021/12/28~29	2022/10/25~26
有効回答数	503人(うち大分訪問歴有186人、無317人)	294人
調査方法	インターネット調査 (Surveroid を利用)	

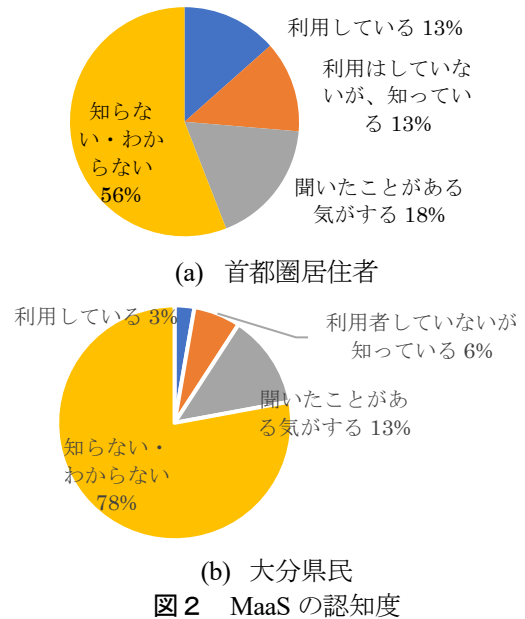


図2 MaaS の認知度

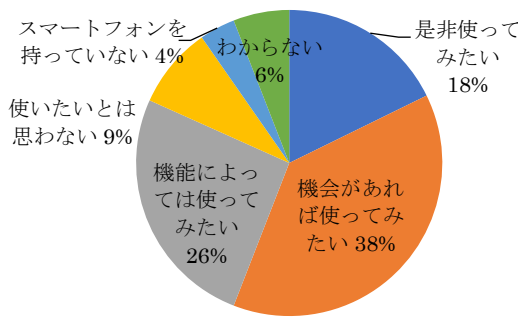
3. 首都圏民と大分県民の MaaS 利用意向等の比較

(1) MaaS の認知度

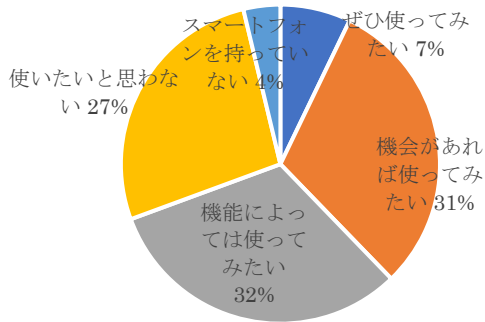
MaaS の認知度についてエリア別の結果を図2に示す。これより、利用・知っている・聞いたことがあるという人の割合は、首都圏居住者が44%なのに対し、大分県民は22%と大きな差がある。知らない人の割合は、首都圏居住者が56%に対し大分県民は78%となり、大分県民の4分の3の人が知らないという結果になった。

(2) MaaS の利用意向

図3は大分空港を起点とした MaaS の利用意向割合についてエリア別の結果を示している。これより何かしらの利用意向があるものの割合が、首都圏は約8割と高い水準となっているのに対し、大分県民は約7割にとどまっており、大分県民の利用意向が低い。また、表2は、空港 MaaS のエリア別訪問有無別利用意向の



(a) 首都圏居住者



(b) 大分県民

図3 大分空港 MaaS の利用意向

表2 大分空港 MaaS 利用意向の地域別分析結果

	ぜひ使ってみみたい	機会があれば使ってみみたい	機能によっては使ってみみたい	使いたいと思わない	スマートフォンを持っていない
大分県民	21人 0.0162	90人 0.0033	93人 0.6442	79人 P<0.001	11人 0.7121
首都圏(訪問有)	33人 P<0.001	71人 0.2616	48人 0.2853	16人 P<0.001	7人 0.6401
首都圏(訪問無)	22人 0.2079	108人 0.0442	82人 0.6306	39人 0.0873	7人 0.4258

※下段 P 値

クロス集計表と有意差検定結果である。この結果から、大分県民は MaaS をぜひ使ってみみたい人が 5%有意、機会があれば使ってみみたい人は 1%有意でそれぞれ少ない。それに対し、首都圏の大分県への訪問有の人はぜひ使ってみみたいが 0.1%有意で多く、使いたくない人は 0.1%有意で少ない。以上の結果より、特に訪問歴有りの首都圏民の利用意向が高い。

4. 九州広域 MaaS 利用についての県民の分析

首都圏と大分県の MaaS の利用意向の結果を踏まえ、大分県民のアンケート調査の結果をもとに、MaaS 利用意向についての数量化 II 類分析を行った。図4は大分県民に行ったアンケートについて、MaaS の利用意向を目的変数(利用意向の有無の2択化)、各項目を説明変数として分析した結果のレンジである。相関比が

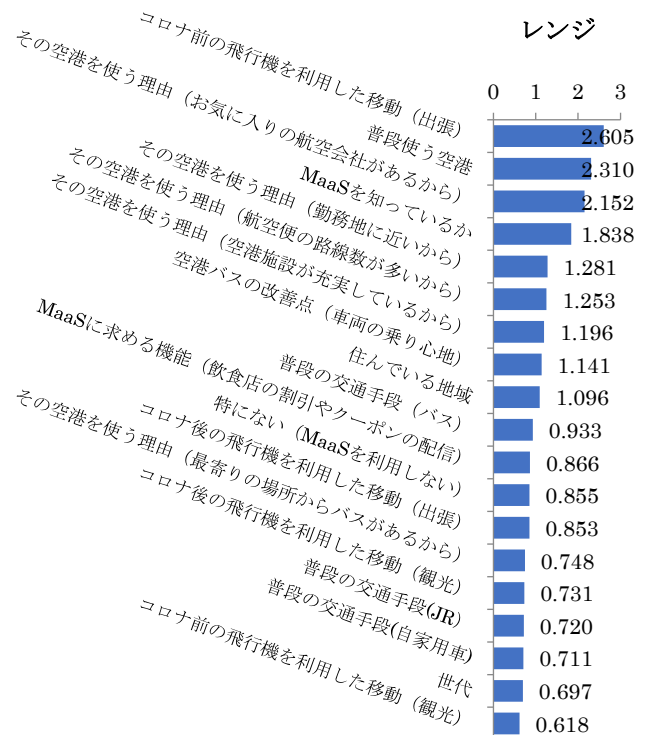


図4 大分県民の MaaS 利用意向の数量化 II 類分析結果のレンジ

0.474 とやや強い相関を示した。レンジの大きな項目は、回答者の普段の行動を表す項目がほとんどであり、MaaS を利用意向は、各々の普段の行動による影響が大きく、住んでいる地域によるということが分かった。この結果を踏まえ、大分県民に MaaS を促進するためには、大分県内の地域性を踏まえた MaaS の利便性の PR 等が必要である。

5. おわりに

本研究では、大分県民と首都圏居住者に対し大分空港 MaaS の認知度や利用意向について分析した。これより首都圏と大分県の MaaS の認知度や利用意向に差があることが明らかになった。また、大分県の MaaS 利用には、住んでいる地域や普段の行動の影響が大きいことが分かった。

参考文献

- 九州経済団体連合会交通委員会：委員会活動実績、https://www.kyukeiren.or.jp/committee/index.php?committee_id=1&category=achieve (2023/1/6 確認)
- 上野綾斗・吉村充功：新規モビリティと MaaS 導入が大分空港アクセスの改善に与える影響に関する研究、令和3年度土木学会西部支部研究発表会講演概要集, pp.487-488, 2022.