

IV-47

大館能代空港利用活性化に関する基礎的研究

秋田工業高等専門学校 学生員 ○平嶋一輝

秋田県建設交通部 川村 潤

秋田工業高等専門学校 フェロー 折田仁典

1.はじめに

秋田県、とりわけ県北地域住民の大きな期待の基に整備された大館能代空港は平成10年の開港以来利用者のみならず地域に多くの効果を発揮してきた。しかしながら、費用対効果の視点から昨今は地方空港の整備効果が問われ、このため全国の地方空港はいかに利用者増大を図るかが大きな課題となっている。本研究は、このような社会的背景のもとに大館能代空港の利用状況を把握するとともに、活性化方策について考案するものである。

2.調査の概要

調査は大館能代空港で、実際の航空機利用者を対象に調査員による調査票の配布、郵送回収（一部空港で回収）という方法で平成14年8月と10月の2度行った。調査項目は被験者個人属性、空港までのアクセス手段、旅行目的、航空機利用理由などの利用実態を把握するもの、さらに航空機運航条件の選択嗜好を握るための項目から構成されている。選択嗜好の分析では表-2に示す9通りの案を設定し、被験者には好みの案を順位付けて選択してもらった。ここでの分析では非集計モデルを用いた。調査票の回収結果は夏期の配布366票、回収187票で回収率51.1%、冬期の配布234票、回収186票で回収率79%であった。

3.被験者の居住地と航空機利用理由の分析

航空機利用被験者の居住地を図-1に示した。図によれば秋田県が最も多く、次いで東京都、神奈川県と続いている。概して、首都圏が多いが、沖縄、福岡など遠方の利用者もいた。図-2は航空機の利用理由を示したものである。「所要時間が少なくてすむ」が圧倒的に多くなっている。「乗り継ぎが少なくてすむ」も多いことから、航空機の利用理由は目的地までの所要時間に大きく起因しているようである。

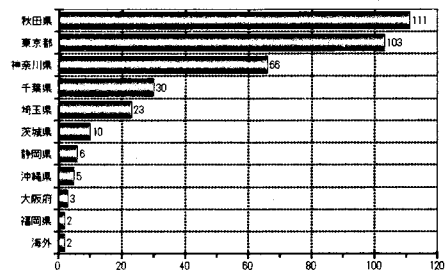


図-1 被験者の居住地

設定した項目

- (1) 目的地までの所要時間が少なくてすむ。
- (2) 発着時間が利用しやすい時間帯である。
- (3) 目的地への到着時間が正確である。
- (4) 他の交通機関を利用するより料金が安い。
- (5) 乗り継ぎが少なくてすむ。
- (6) 疲れなくて快適である。
- (7) 飛行機利用の観光を経験したかった。
- (8) 飛行機利用と宿泊がセットになっていて得だった（便利だった）。
- (9) その他

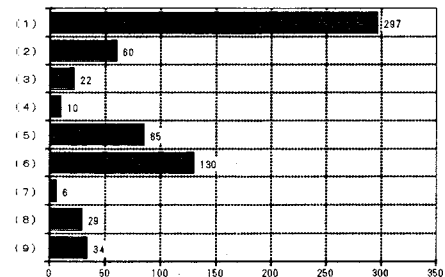


図-2 航空機の利用理由

表-1は旅行目的と利用理由の

関係をクロス集計したものである。これを見ると帰省客が他の利用者に比べ料金が安いと感じていること、親類・友人宅訪問の利用客が時間の正確さを重視していること等興味ある

効果が判明した。図-3は空港までのアクセス手段を示したものである。図によれば「家族や友人からの送迎」が最も多く、次いで「自家用車」、「レンタカー」の順となっている。公共交通機関であるリムジンバスも比較的に利用されているが、やはり「自動車」の分担率が高い。

表-1 旅行目的－利用理由(複数回答)

項目	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	総計
観光	3.2%	1.6%	1.6%	4.3%	4.0%	2.9%	0.3%	0.3%	8.0%	26.1%
帰省	1.9%	3.5%	4.3%	5.9%	0.8%	4.5%	0.8%	0.5%	0.8%	22.9%
親類・友人宅訪問	1.9%	2.1%	3.7%	1.6%	1.1%	0.5%	0.5%	0.0%	1.3%	12.8%
業務	1.3%	4.5%	4.0%	4.5%	4.0%	6.1%	0.3%	0.5%	4.5%	29.9%
その他	0.3%	2.7%	0.5%	1.3%	0.8%	1.6%	0.3%	0.3%	0.5%	8.3%
総計	8.5%	14.4%	14.1%	17.6%	10.7%	15.7%	2.1%	1.6%	15.2%	100.0%

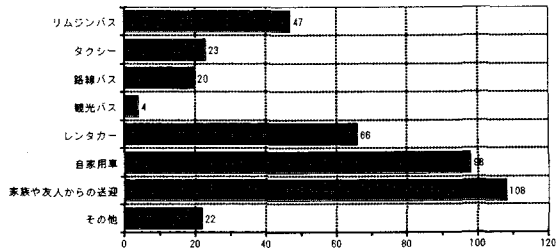


図-3 空港までのアクセス手段

4.航空機運航携帯の検討

表-2 航空機の運航条件

表-2は4条件3水準で設定した運航条件である。被験者はこの九通り案から自分にとって最も良い条件と思われる順に5種類まで選択してもらった。

選択する飛行機	東京での滞在可能時間	便数	自宅から羽田空港までの所要時間	料金
(A)	9～11時間	4便	現在の所要時間より20分短縮	23,500円
(B)	9～11時間	3便	現在の所要時間より10分短縮	21,150円
(C)	9～11時間	2便	現状のまま	18,800円
(D)	7～9時間	4便	現在の所要時間より10分短縮	18,800円
(E)	7～9時間	3便	現状のまま	23,500円
(F)	7～9時間	2便	現在の所要時間より20分短縮	21,150円
(G)	5～7時間	4便	現状のまま	21,150円
(H)	5～7時間	3便	現在の所要時間より20分短縮	23,500円
(I)	5～7時間	2便	現在の所要時間より10分短縮	18,800円

表-3 選択結果

表-3はその選択結果である。項目(c)と項目(d)がそれぞれ29.5%、27.8%と多く、過半数の人が料金の最も安い項目を選択した。次に非集計行動モデルを適用してモデルの構築を行った。用いたサンプル数は302である。表-4は得られたパラメータとt値を示している。t値の大なる条件をみると「滞在可能時間」と「料金」が影響を及ぼしていることが明らかとなった。

選択運航条件	回答数
(A)	19.9%
(B)	10.9%
(C)	29.5%
(D)	27.8%
(E)	0.7%
(F)	2.3%
(G)	3.3%
(H)	1.3%
(I)	4.3%
合計	100.0%

5.まとめ

表-4 パラメータとt値

利用者の増加を図り、空港を活性化するためには多くの課題があるが、分析からは航空機の利用料金ならびに発着時刻の検討の重要性が指摘された。

説明変数	パラメータ	t値
東京での滞在可能時間	0.1723	2.6372
便数	0.0191	0.1476
所要時間	-0.0042	-0.2667
料金	-0.2311	-4.8353