

事業所アンケート調査に基づく岡山－東京間の空路利用促進課題

岡山大学大学院 学生員 ○中川 拓哉
岡山大学環境理工学部 正会員 阿部 宏史
岡山大学環境理工学部 正会員 谷口 守
岡山大学環境理工学部 東田 明広

1. はじめに

近年の高速交通網の整備に伴って、広域交通手段間で大きな競合が見られるようになってきた。岡山－東京間では、新幹線のぞみ号の運行開始によって航空便と新幹線が強く競合しており、航空便の利用が低迷している。この一因として、現在の午前 8 : 45 発始発便では東京での午前中の用務に間に合わないことが挙げられ、以前から岡山空港での東京便ナイトステイによる利便性の向上が求められてきた。本研究では、以上の背景のもとで、岡山－東京間航空便の利便性評価、並びに岡山空港における東京便ナイトステイ実施の影響をアンケート調査を用いて検討した。

2. 岡山－東京便の利用状況と特徴

(1) 岡山空港発着便の利用状況から見た岡山－東京便の特徴

現在岡山空港には、国内定期便として東京線、札幌線、鹿児島線、宮崎線、仙台線、那覇線の 6 路線が就航している。東京便の搭乗率の推移を表 1 に示す。表では平成 5 年度と 6 年度に旅客数と搭乗率が急激に増減している。これは平成 5 年度に新幹線のぞみ号が博多まで乗り入れを開始したために利用者が減少し、平成 6 年度には阪神・淡路大震災による J R 線の不通で利用者が増加したと考えられる。その他の年度は多少の増減は見られるが、順調な伸びを示している。

表1 岡山-東京便の往復搭乗率(実数)の推移

年度	岡山線
昭和62年度	82.0
昭和63年度	65.5
平成元年度	65.5
平成2年度	64.4
平成3年度	68.9
平成4年度	59.2
平成5年度	50.2
平成6年度	64.8
平成7年度	60.4
平成8年度	56.1
平成9年度	59.0
平成10年度	56.2

(2) 他地域の東京便との比較から見た岡山－東京便の特徴

日本航空協会・「航空統計要覧」を用いて、全国主要ローカル線・東京便搭乗率の推移を昭和 62 年度から平成 10 年度まで経年的に見ると、この期間の全路線平均の搭乗率を 1 としたとき、岡山便は 0.93 で、全路線中で下から 2 番目の値である。旅客数でも全国の最低に近い値を示している。

表2 平成10年度 全ローカル線旅客数・搭乗率の比較

区間(km)	旅客数(人)	搭乗率(%)
東京－青森	928,228	61.1
東京－秋田	840,031	66.6
東京－山形	203,206	63.4
東京－富山	787,665	72.5
東京－金沢	1,825,977	65.7
東京－鳥取	306,548	62.9
東京－岡山	385,067	55.4
東京－広島	1,859,285	61.0
東京－山口	616,020	63.7
東京－徳島	787,762	61.5
東京－高松	1,138,201	61.4
東京－松山	1,229,380	62.7
東京－高知	819,957	60.2
東京－佐賀	169,320	66.8
東京－長崎	1,554,698	61.1
東京－熊本	1,502,393	61.6
東京－大分	1,258,622	57.9
東京－宮崎	1,272,456	58.0
東京－鹿児島	1,966,025	64.7

次に運輸省・「航空輸送統計年報・平成 10 年度版」によって、単年度の全ローカル線東京便の比較を行ったところ、表 2 のように旅客数において山形便、鳥取便、岡山便、佐賀便の 4 路線が特に低い値を示している。これは、山形と岡山において新幹線との競合が考えられ、佐賀においては福岡空港との競合が考えられる。

3. 事業所アンケート調査による利便性評価とナイトステイ実施効果

(1) アンケート調査の概要

本研究では、ビジネス利用での岡山－東京便の利用課題を探るため、事業所を対象としたアンケートを実施した。この際、地元企業からの岡山空港における東京便ナイトステイの要望が強いことから、ナイトステイの実施効果に重点をおいた調査を行った。アンケート調査の対象は岡山・倉敷両市内の事業所であり、岡山商工会議所内「空路利用を促進する会」を通じて、平成 11 年 9 月に郵送でアンケート調査票の配布と回収を行った。この結果、配布数 1000 通に対して、427 通（岡山市 311 票、倉敷市 116 票）の有効回収数を得た。

(2) 岡山空港の利便性に関する各評価項目の満足度

図1は、8つの個別評価項目と総合評価項目に対する事業所の評価を「満足」、「ふつう」、「不満」の3段階評価で調査し、総合満足度と各個別評価項目の回答割合を帯グラフで表示したものである。ここでは、「東京→岡山便の最終時刻」、「日帰り出張の東京滞在時間」、「岡山→東京便の始発時刻」等の、運行スケジュール設定に対する不満が大きい。また、総合満足度の回答内容を見ると、「満足」0.7%、「ふつう」41.5%、「不満」31.1%であり、満足している事業所の割合が極めて低いのが特徴である。

(3) 利便性の総合満足度に対する影響要因

個別評価項目の総合満足項目に対する影響度を検討するため、数量化理論Ⅱ類を適用した結果が表3である。この際、「満足」、「ふつう」、「不満」の三つのカテゴリーを「満足・ふつう」（問題なし）と「不満」（問題あり）の2つのカテゴリーに再構成して分析を行った。偏相関係数によって個別評価項目の影響力を見ると、「岡山→東京始発航空便の時刻」が0.335と最も高く、始発航空便の時刻設定が最も重要な要因となっている。

(4) 業務開始時間別の東京出張件数

アンケート結果から、年間東京出張件数は427事業所で16,900回/年で、そのうち午前10時に業務開始を必要とする東京出張件数は6,819回/年（全体の40.4%）との結果を得た。「午前10時業務開始」の出張件数内訳は、「始発のぞみ号」40.6%、「前日の新幹線」49.9%と合わせて、新幹線利用が90%以上を占めていた。また、航空便利用は全体の僅か6.6%の利用にとどまっていた。

(5) ナイトステイの実施効果

アンケート調査において始発便の出発時刻が午前7:50になった場合、「全ての出張で利用する」または「何%かの出張で利用する」と回答した事業所での出張数を集計した結果、始発東京便利用件数は2,276回/年となると推定された。これは午前10時に業務開始を必要とする東京出張件数の33.4%に該当する。

4. おわりに

本研究の分析結果より、「岡山→東京始発航空便時刻」の偏相関係数の値が最も大きく、総合満足度に最も大きな影響をあたえており、東京便ナイトステイによる早朝始発便を実施した場合、他の交通手段から航空便利用への転換率は、33.4%と推定された。よって、ナイトステイ実施による空路利用促進効果効果は大きいと考えられる。

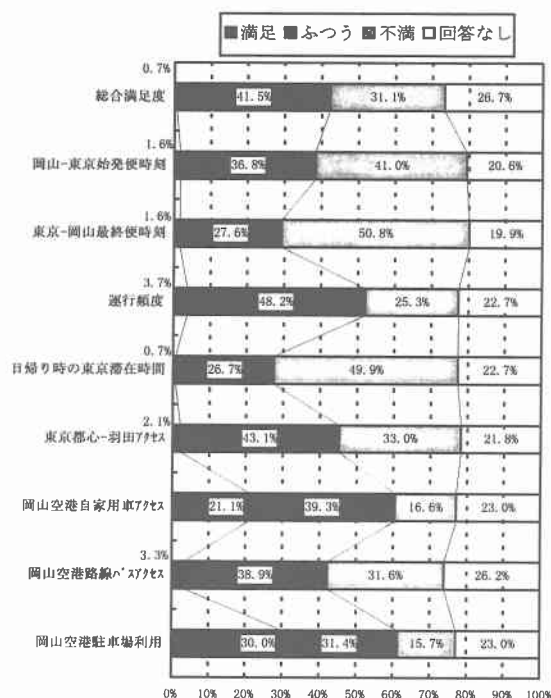


図1 岡山・東京便に対する評価意識

表3 数量化理論Ⅱ類の適用結果

説明変数	カテゴリー	サンプル数	カテゴリー値	偏相関係数
岡山-東京始発航空便時刻	不満	136	-0.509	0.335
	普通+満足	132	0.524	
東京-岡山最終航空便時刻	不満	168	-0.209	0.179
	普通+満足	100	0.351	
運行頻度	不満	86	-0.293	0.178
	普通+満足	182	0.138	
日帰り時の東京滞在時間	不満	172	-0.129	0.136
	普通+満足	96	0.231	
東京都心-羽田アクセス	不満	110	-0.238	0.177
	普通+満足	158	0.166	
岡山空港自家用車アクセス	不満	57	-0.285	0.125
	普通+満足	211	0.077	
岡山空港路線バスアクセス	不満	114	-0.175	0.127
	普通+満足	154	0.129	
岡山空港駐車場利用	不満	56	-0.434	0.198
	普通+満足	212	0.115	
総合満足度	不満	117	-0.772	
	普通+満足	151	0.598	
相関比			0.461	
正判別率			81.72%	