

研究代表者（所属・職名・氏名）

経済学部 准教授 森本裕

① 研究課題

関西三空港の連携と機能分担

② 研究期間

2018 年度～2019 年度

③ 研究メンバー

森本裕 小出武 杉浦裕子

④ 研究成果および実績の概要（1200～1600 字程度）

まず、複数空港地域における空港間の機能分担について研究すべく、先行研究の調査を行った。その過程で、すでに日本内外で類似の研究が多数なされていることが明らかになった。関西3空港を直接の対象としたものは少数であったが、本研究の成果を国際学術誌に発表するためには当初のテーマは独自性に乏しいとの結論に至った。しかし、上記の文献調査の中で地元空港への愛着という心理的な要素に着目した分析は未だなされていないことが分かった。そこで、研究テーマの大幅な変更を避けつつも独自性の高い課題として、「複数空港地域における地元空港への選好に関する研究」を新たに設定することとした。

神戸空港の建設にあたっては、建設推進派の市長が当選するなど市民と財界の支持があった。2018年に運営権が関西エアポート神戸株式会社に移り、2019年には神戸空港への規制が緩和され発着枠の増枠と営業時間の延長がなされた。民間空港として収益を追求する必要が生じたとともに、規制緩和で収益機会が新たに生じた現在、地元の神戸市民に愛され利用されることは安定した需要を確保するために重要である。このような問題意識から、本研究では神戸市民の神戸空港に対する選好について分析した。

分析にあたって、国土交通省が実施している航空旅客動態調査（2015年）から個票データを取得し、近畿大都市圏を起点もしくは終点とする旅客のデータセットを作成した。航空旅客動態調査は調査日に航空機を利用した全旅客を対象としている全数調査であることが大きな利点である。調査全体のサンプル数は166,791、回収率は59.6%である。この中から関西3空港すべてに就航している札幌線もしくは那覇線を利用した旅客を抽出したところ、3885サンプルが残った。第一段階をLCC（Low Cost Carrier）かFSC（Full Service Carrier）かのサービスの種類選択、第二段階を空港選択としたネステッドロジットモデルを設定し、空港アクセスや旅客属性をコントロールしたうえで神戸市民が他の市町村に居住する旅客よりも神戸空港を利用する傾向にあるかを検証した。

主要な結果は以下のとおりである。まず、0.5%の有意水準で神戸市民は他の地域の旅客と比べて神戸空港を選択しやすいという結果を得た。このことは、神戸市民は神戸空港へのアクセスが良いという条件を考慮したうえでなお、神戸空港を先行していることを示唆している。続いて、神戸市民以外の空港の近隣に居住する旅客も地元空港を選好しているかどうかについて検討した。この結果、関空の周辺住民は関空の利用を避ける反面、伊丹空港の周辺住民は伊丹空港の利用を好むことが分かった。さらに、尼崎市から加古川市までの神戸市の近隣自治体の住民も神戸空港を選好するかどうかについても検討した。この結果、神戸市に近い地域に住む住民ほど神戸空港を選好していることが判明した。このことは、通勤通学や引っ越しなどで神戸市とのつながりが深い地域では、神戸市民と似たような選好が見られることを意味している。最後に、神戸市民が神戸空港を選好する理由を明らかにするため、神戸市民を対象として無作為抽出によるアンケート調査を実施した。

マクロミルのウェブ調査サービスを利用し、206のサンプルを収集した。この調査から、神戸空港に対する愛着を有している人ほど神戸空港を利用する傾向にあることが明らかになった。この結果は、愛着という心理的な要因が空港選択に影響していることを示している。

本研究の成果は、神戸空港の利用促進のためのマーケティングに応用可能である。神戸市民が神戸空港を利用する傾向にあるのは愛着に起因していることから、より広域なマーケティングを実施し、神戸空港のイメージを改善したり親しみを持ってもらったりすることが神戸空港の集客に有効であると考えられる。

⑤ 研究発表

2019年度はなし

⑥ 研究成果による産業財産権の出願・取得状況

特になし

⑦ 研究成果の公開方法（研究叢書の公刊、学術雑誌投稿など）

航空分野の国際学術ジャーナルに投稿する。