

# 「航空路線の現状分析」

加藤一誠(日本大学)

鎌田裕美(淑徳大学)

# 離島以外の路線について

- 対象路線

地方路線 64路線

主要都市(東京、成田、大阪、中部、関西)の路線は除く。

鹿児島—福岡、神戸—福岡は相対的に値が大きいため除く。

廃止路線、季節運航路線は除く。

- 変数

頻度比: 仮想頻度 ÷ 運航回数

仮想頻度 = 旅客数 / 70席 (CRJを想定)

1 < : 小型機材使用、1 > : 大型機材使用

時間比: 場合の県庁(役場)間の所要時間について、

航空を利用した場合と航空以外の場合の比

0に近いほど、航空の方が優位性が高い、

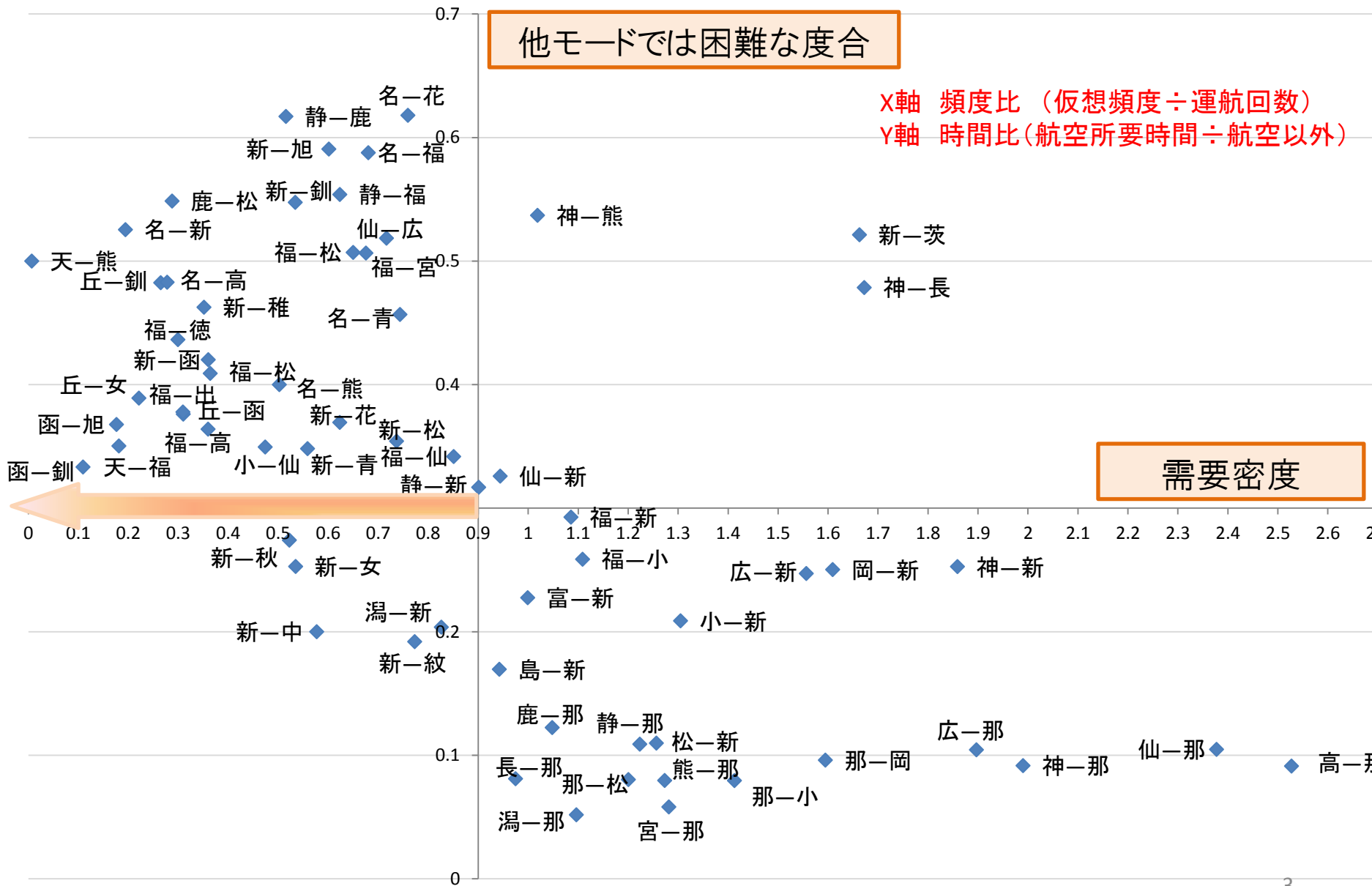
1に近いほど、航空の優位性が低い

離島路線以外の路線：頻度比(X軸)×時間比(Y軸) 平均 頻度比:0.9 時間比:0.3

航空の優位性が小さい

他モードでは困難な度合

X軸 頻度比 (仮想頻度÷運航回数)  
Y軸 時間比 (航空所要時間÷航空以外)



航空の方がより速い

# 離島路線について

- 対象路線

離島振興法に基づく離島への路線 52路線

那覇—宮古、那覇—石垣は旅客数が多いため除く。

ヘリコプター(大島—利島、三宅島—御蔵島、八丈島—御蔵島、三宅島—大島、八丈島—青ヶ島)は除く。

- 変数

頻度比: 仮想頻度 ÷ 運航回数(実際)

仮想頻度 = 旅客数 / 70席(CRJを想定)

1 > : 大型機材使用、1 < : 小型機材使用

時間: 航空を利用した場合の県庁(役場)間の所要時間



# 離島路線について(選択後)

- 対象路線

離島振興法に基づく離島への路線 34路線

那覇—宮古、那覇—石垣は旅客数が多いため除く。

ヘリコプター(大島—利島、三宅島—御蔵島、八丈島—御蔵島、三宅島—大島、八丈島—青ヶ島)は除く。

主要都市(東京、成田、大阪、中部、関西)の路線は除く。

- 変数

頻度比: 仮想頻度 ÷ 運航回数(実際)

仮想頻度 = 旅客数 / 70席(CRJを想定)

1 > : 大型機材使用、1 < : 小型機材使用

時間: 航空を利用した場合の県庁(役場)間の所要時間

離島路線：頻度比(X軸)×時間(Y軸) 平均 頻度比:0.8 時間:1.8

