

下関市内からの北九州空港利用実態と利用促進に向けた課題 — 下関市内企業に対するアンケート調査結果から —

北九州市立大学地域戦略研究所教授 内田 晃

1 はじめに

(1) 研究の背景と目的

平成 18 年 3 月に開港した北九州空港は開港 10 周年を迎えた。実質的な初年度である平成 18 年度は乗降客数が約 127 万人となり、旧空港時代の約 3.4 倍増を示した。ただ、その後は減少傾向が続き、一時的に大きく増加した年もあったが、最新のデータである平成 26 年度は約 126 万人と、ほぼ開港当初の数字となっている。一方で同じ福岡県内にある福岡空港はこの間、乗降客数は約 1,812 万人（平成 18 年度）から約 2,000 万人（平成 26 年度）へと 10%を超える伸びを示しており、その格差は拡大する一方である。北九州市、福岡県、北九州空港振興協議会、北九州空港エアターミナル(株)など、関連する組織では北九州空港の利用促進のために新規路線の開設、チャーター便の誘致、空港アクセスの改善など様々な施策を展開してきたが、利用者数の劇的な改善にはつながっていないのが現状である。

一方でこれまでの利用促進施策は主に北九州市内や県内周辺市町村に主眼が置かれることが多く、大分県北部や山口県西部など近隣県のエリアを直接的なターゲットにすることは少なかった。それぞれには大分空港、山口宇部空港があり、関係自治体に配慮してきたことがその要因としては考えられる。国土交通省が実施している航空旅客動態調査で各空港の利用実態は把握できてはいたが、近隣他県エリアの利用者に対して北九州空港の利用についてその実態を把握するような調査はこれまでにほとんど見られない。以上の視点から本研究では、近隣県のエリアの中でも特に北九州空港利用者が多くみられる山口県下関市を調査ターゲットとし、その中でも市内に立地する企業に着目する。企業は従業員が航空機を利用して出張する案件について、何らかの規定を設けているケースもあり、出張時における利用可能な交通手段、空港、チケット種別などが企業によって大きく異なっているのが実情である。そこで、本研究では、下関市内に立地する企業に対して、アンケート調査を実施し、企業内のルールや北九州空港の利用実態、さらには企業が求めている北九州空港に対する施策要望などを把握し、下関市内からの今後の利用促進につなげるための知見を得ることを目的とする。

(2) 既往の調査や論文

北九州空港についてはその利用状況を中心に数多くの報告書や新聞記事等で掲載されている。論文としては田村が福岡空港、大分空港、山口宇部空港を含めた北部九州における旅客利用実態に関する研究を実施している。この中で著者は、北九州空港利用者の一定数に下関市内を目的地とする利用者があること、イグレス手段としては自家用車に頼る傾向

が強いことなどを指摘している。また福岡空港利用者に対するアンケート調査から北九州空港の知名度の低さや、福岡都市圏と北九州空港を結び直行高速バスの所要時間や料金の条件によっては、福岡都市圏から利用客を獲得する難しさも指摘している。ただし、この研究は国土交通省の航空旅客動態調査と福岡空港利用者へのウェブ調査を基に分析を行ったもので、北九州空港利用者や下関市に代表される他県近隣エリアを対象とした調査を行ったものではない。

アジア成長研究所の八田達夫所長は論説の中で、これまでの北九州空港行政の遅れが、北九州市の支店経済都市としての発展を阻害し、その集積を福岡市へ強めることになった大きな要因であるとの分析を示し、高規格新幹線による小倉駅と北九州空港の直結、福岡都市圏と北九州空港を結ぶ高速バスの定期路線化、北九州都市高速長野ランプから北九州空港を結ぶ国道10号バイパスの建設促進などの新たな提案をされている。このことは下関市内からのアクセスを高めることにも一部つながるものであり、大いに参考になる視点と言える。

また、北九州市港湾局空港企画室では平成23年度に「北九州空港アクセス改善検討調査」を実施している。この中で、北九州市内の居住者のうち、総じて西部は福岡空港の利用割合が高く、東部は北九州空港の利用割合が高いことを示している。さらに、北九州市内企業に対するヒアリング調査からは、多くが北九州空港を優先的に利用していることが分かり、大企業では株主優待券利用による経費節減、中小企業では利便性の高い自家用車アクセスを認めている実態を指摘している。また、市西部や門司区では鉄道アクセスの良さから福岡空港を優先的に利用している傾向にあることも指摘しており、下関市に近い門司区でのこの傾向は注目される場所である。

以上のような既往の研究や調査を踏まえ、本研究は下関市内の企業が東京出張の際にどのような移動手段や出発地を選択しているのか、また社内規定の傾向についても把握することで、下関市からのビジネス利用をより促進していくための施策を新たに明らかにすることに独自性や意義があると考えられる。

2 北九州空港や近隣空港の現況

(1) 利用状況

北九州空港が開港し、実質的な初年度となった平成18年度以降の乗降客数の推移について、福岡空港、山口宇部空港と合わせて図1に示す。平成18年度は乗降客数が約127万人となり、旧空港時代よりは大きく増加したが、平成20年に起こったリーマンショックに代表される世界経済全体の低迷の影響等を受け、平成21年度までの4年間は減少傾向が続いた。平成22年度に9千人ほど増加したが、平成23年度は過去最低の約117万6千人となった。その後は周辺地域での自動車産業の活況化などの経済状況の回復も手伝い、また、国際線では初のデイリー運航となったスターフライヤーの韓国・釜山線の就航(平成24年7月)もあり、平成24年度は約127万人、平成25年度には開港以来最高となる約138万

7千人を記録した。ただ、その後は釜山線の運休（平成26年1月）もあり、平成26年度は再び減少に転じ、約126万人とほぼ開港当初の数字となっている。このように、利用者数の推移は、就航しては運休に追い込まれることを繰り返してきた各路線に大きく翻弄されてきた。図2に示すように、国内線ではこれまでに日本トランスオーシャン航空の那覇線（平成18年3月就航、平成22年5月運休）、ジェイエアの名古屋小牧線（平成18年3月就航、平成19年4月運休）、スカイマークの羽田線（平成22年8月就航、平成24年9月運休）、同那覇線（平成22年8月就航、平成22年10月運休）、合わせて4路線が運休に追い込まれた。国際線についても一時的に数か月の空白期間はあったものの、開港以後ほぼ何らかの路線が存在していたが、釜山線の運休によって平成26年1月以降、約2年以上定期路線がない状態が続いている。現在では開港当初から運航されている羽田線と、平成27年3月に就航したフジドリームエアラインの名古屋小牧線の3路線のみとなっている。

このように北九州空港は開港以後、大きく利用者数を伸ばすことなく、微減微増を繰り返しながらほぼ同水準で推移してきた。同様に地方空港である山口宇部空港も図1に示すように北九州空港と同じ傾向にある。一方で福岡空港に目を転じると前述したように乗降客数は約1,812万人（平成18年度）から約2,000万人（平成26年度）へと約10%を超える伸びを示している。その要因としては、格安航空会社（LCC）の就航による新たな層を獲得したこと、韓国や中国からのインバウンド客の増加があげられる。国内LCCについては、平成28年3月ダイヤで見ると、ピーチアビエーションが関西線（4便/日）、成田線（4便/日）、那覇線（2便/日）の合計1日10便、ジェットスター・ジャパンが成田線（14便/日）、関西線（2便/日）、中部線（6便/日）の合計1日22便が運航されており、価格の安さからその搭乗率は年間を通じて非常に高く、利用客増加に大きく貢献している。また国際線の乗降客数は約224万人（平成18年度）から約367万人（平成26年度）へと60%を超える大きな伸びを示している。このように、北九州空港と山口宇部空港にない、LCCとインバウンドの両側面から成長している点は福岡空港の強みと言える。

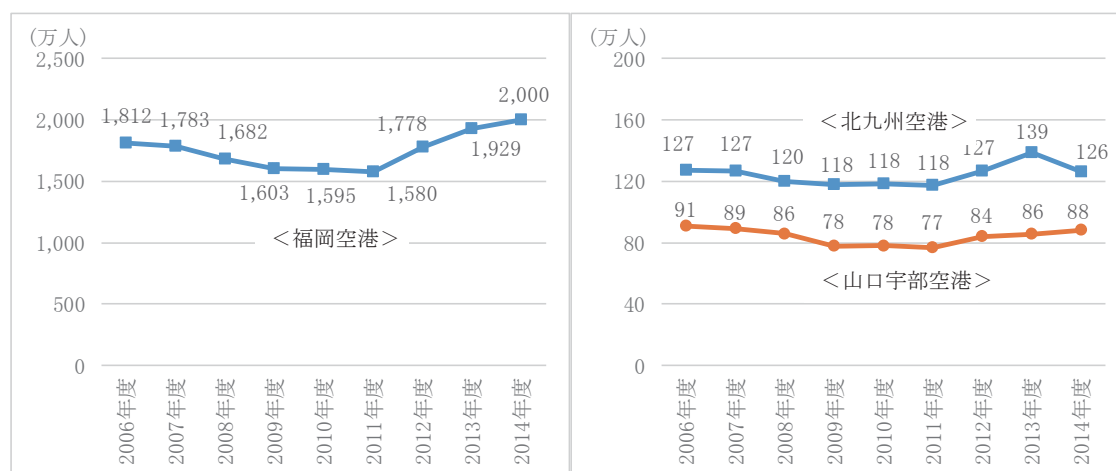


図1 各空港の乗降客数の推移

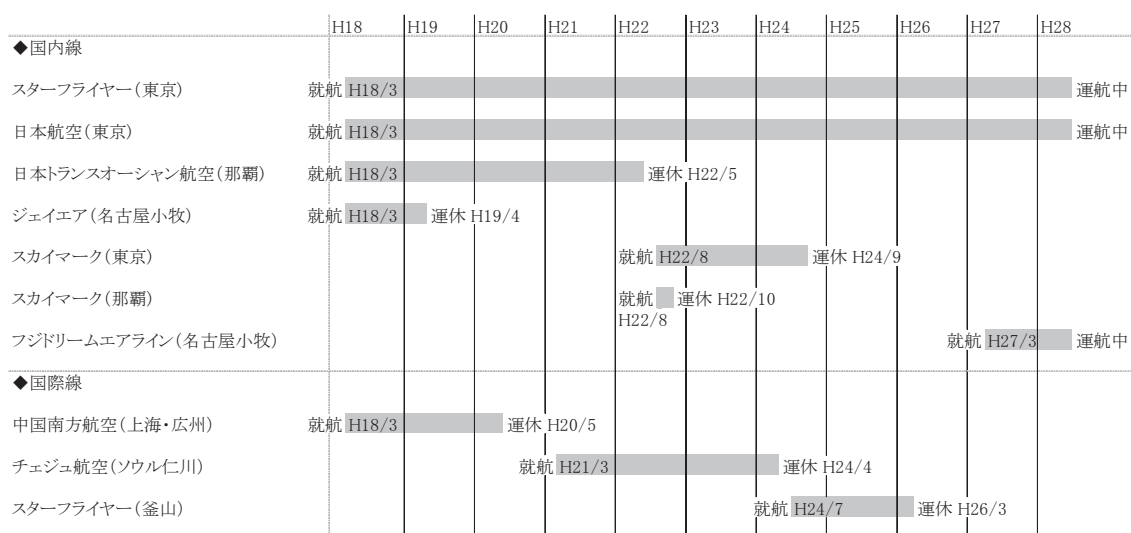


図2 北九州空港開港以後の定期路線変遷¹⁾

(2) 下関市内からのアクセスの状況

下関市内から北九州空港へのアクセスとして、平成18年の開港当初は下関駅から門司港を経由する系統が西鉄バス北九州とサンデン交通の共同運行の形で1日8往復運行されていた。その後、平成21年4月に西鉄バス北九州が撤退し、サンデン交通の単独運行の形で継続されていたが、利用者減のため平成23年3月をもって廃止された。下関駅を出てから下関ICで高速道路に入るが、門司港地区で乗車扱いをするためにいったん門司港ICで高速を下り、再び門司ICから高速に入るという複雑なルートであった。そのため必要以上に所要時間がかかり、下関市内からの利用者には不評であったことも利用者低迷につながった。バス路線廃止以後は、スターフライヤー便搭乗客限定²⁾で下関サンデンタクシーが乗合タクシーを運行している。発着地は旧下関市内の限定で料金は片道1,600円である。公共交通機関でのアクセスとしては、下関駅からJR在来線で小倉駅へ、又は新下関駅から新幹線で小倉駅へ向かい、小倉駅でエアポートバス(最速約35分)に乗り換える方法が一般的である。なお下関市内の中心部(市役所周辺)から北九州空港まで乗用車で向かう場合は、下関ICから苅田北九州空港ICまでを高速道路を利用すると、距離が約47km、所要時間約45分、ETC高速料金が通常時間帯で1,070円である。

一方、下関駅から山口宇部空港までのアクセスとしては、サンデン交通の連絡バスが小月ICから宇部東ICまでを高速道路を利用するルートで、所要約75分で結んでおり、1日8往復運行されている。下関市役所周辺から乗用車で向かう場合は、下関ICから宇部東ICまでを高速道路を利用すると、距離が約62km、所要時間約55分、ETC高速料金が通常時間帯で1,470円である。

このように公共交通でアクセスする場合は、下関駅からは山口宇部空港へダイレクトで連絡バスが結んでおり、小倉駅で乗り換えが必要な北九州空港よりは優位性があると言える。一方で自家用車によるアクセスを考えた場合、山口宇部空港は駐車場代が無料である

という利点はあるものの、距離、所要時間、料金の面いずれも北九州空港へのアクセスの方が優位性は高いことが指摘される。山口宇部空港へのアクセス経路となる山陽自動車道の下関JCTから宇部JCTまでの約28kmは片側1車線の対面通行区間であり、最高速度も70km/hに制限されていることから、渋滞時や低速車両の走行時には定時性が確保できないという欠点も指摘されている。

3 アンケート調査の概要

(1) 調査の方法

調査は下関商工会議所の会員のうち、下関市内に事業所を置く、従業員数10人以上の企業844社を対象として、平成28年2月初旬に郵送し、2月19日を返信期限とする期間で実施した。対象事業所の抽出は、下関商工会議所の公式ウェブサイト³⁾にある「会員検索ページ」から事業所名および住所をリストアップした。送付先不明で返却された5社を除いた839社に対し、期間中に回答を頂いたのは269社で、有効回答率は32.1%であった。

(2) 回答者の属性

表1に示すように、回答企業の所在地別では本庁地区（下関駅周辺、唐戸、東駅など）が130社（48.3%）と最も多く、次いで山陽地域（長府、王司、清末、小月、王喜、吉田各支所の範囲）の55社（20.4%）、山陰地域（川中、安岡、吉見、勝山、内日各支所の範囲）の29社（10.8%）、彦島地域（10.8%）と続いた。以上の4地区は平成17年の合併時に旧下関市だった地区と一致しており、全体の95%を占めている。

表1 回答企業の構成

所在地	本庁地区	130	48.3%	業種	農林業	0	0.0%
	山陽地域	55	20.4%		漁業	1	0.4%
	山陰地域	41	15.2%		鉱業	0	0.0%
	彦島地域	29	10.8%		建設業	53	19.7%
	旧菊川町	4	1.5%		製造業	45	16.7%
	旧豊田町	2	0.7%		電気・ガス・熱供給・水道業	4	1.5%
	旧豊浦町	5	1.9%		情報通信業	6	2.2%
	旧豊北町	1	0.4%		運輸・郵便業	19	7.1%
	無回答	2	0.7%		卸・小売業	54	20.1%
	合計	269	100.0%		金融・保険業	11	4.1%
従業員規模	0～10人	32	11.9%	不動産業	6	2.2%	
	11～30人	135	50.2%	学術研究・専門・技術サービス業	5	1.9%	
	31～50人	47	17.5%	宿泊業・飲食店	11	4.1%	
	51～100人	24	8.9%	生活関連サービス・娯楽業	5	1.9%	
	101～300人	14	5.2%	教育学習支援業	1	0.4%	
	301～500人	8	3.0%	医療・福祉	12	4.5%	
	501～1000人	5	1.9%	複合サービス事業	3	1.1%	
	1001人以上	2	0.7%	サービス業(他に分類されないもの)	21	7.8%	
	無回答	2	0.7%	公務(他に分類されるものを除く)	0	0.0%	
	合計	269	100.0%	その他	9	3.3%	
				無回答	3	1.1%	
				合計	269	100.0%	

従業員規模別では「11～30人」が最も多く135社（50.2%）と半数以上を占めており、次いで「31～50人」の47社（17.5%）、「0～10人」の32社（11.9%）となっており、従業員規模が50人以下の企業で8割近くを占めている。

業種別では「卸・小売業」が最も多く54社（20.1%）、次いで「建設業」の53社（19.7%）、「製造業」の45社（16.7%）となっている。以上の3業種で全体の約56%を占めており、残りの業種はいずれも構成比が10%未満であった。

4 出張に関する規定の状況

(1) 東京出張について

1) 出張の有無

従業員が東京へ用務で出張することがあるかどうかを聞いたところ、図3に示すように、全体では149社（55.4%）が「ある」と回答した。従業員規模別では、おおむね従業員数が多くなればなるほど、東京出張に行くことがあると回答した企業の比率は高くなっている。特に51人以上の企業については「ある」と回答したのが73.6%と非常に高い。逆に10人未満の中小企業では3割程度である。

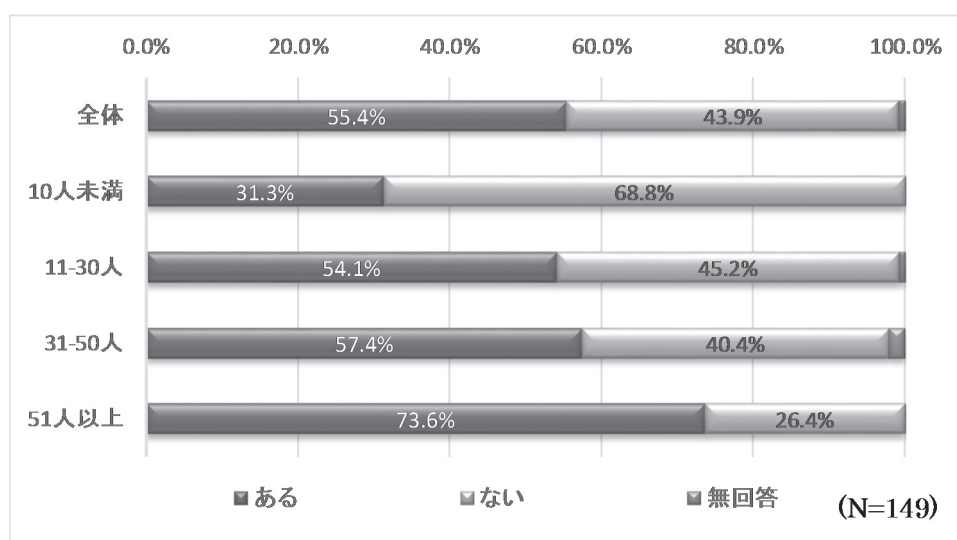


図3 東京出張の有無

2) 出張頻度

東京出張があると回答した149社に、全従業員をあわせた東京出張の頻度はおよそどのくらいか聞いたところ、最も多かったのは「2～3ヶ月に1往復程度」と回答した企業が53社（35.6%）で、次いで「半年に1往復程度」と回答した企業が27社（18.1%）、「年に1往復以下」と回答した企業が20社（13.4%）であった。月ベースで見て1往復以上と回答した企業は48社（32.2%）とそれほど多い数字ではなかった。一方で「101～200往復/月」と回答した企業も1社あり、その従業員規模は「31～50人」のカテゴリーであった。

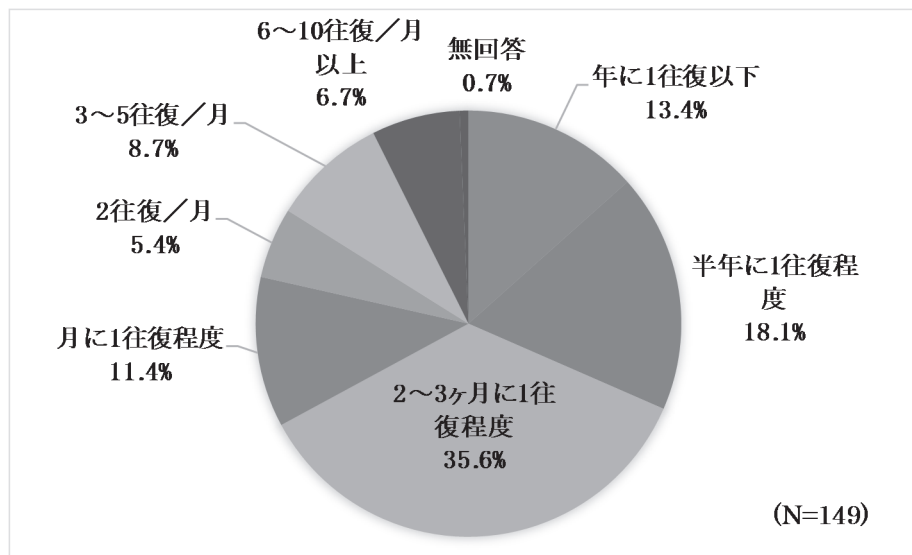


図4 東京出張の頻度

3) 移動手段

東京出張があると回答した 149 社に、利用する移動手段のうち最も多い手段を聞いたところ、「飛行機（山口宇部空港利用）」と回答した企業が 61 社（40.9%）、「飛行機（北九州空港利用）」と回答した企業が 59 社（39.6%）で両者はほぼ拮抗している。福岡空港利用の 7.4%を合わせると 9 割近くの企業が飛行機を利用しているということになる。「新幹線」と回答したのも 15 社（10.1%）あり、一定の割合で鉄道を利用していることが分かった。

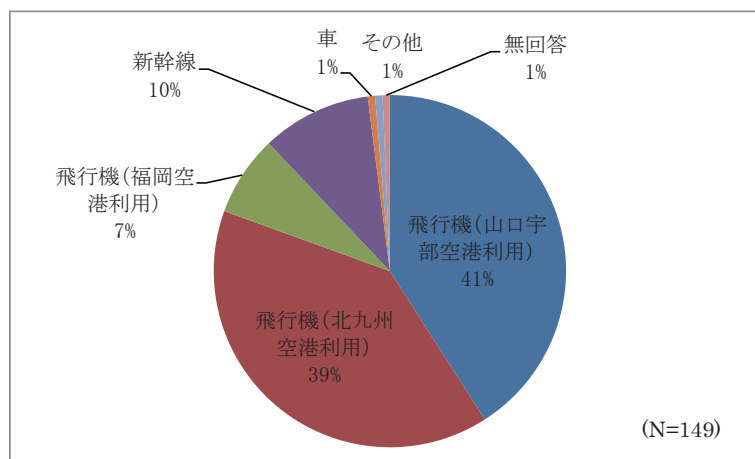


図5 東京への主な移動手段

(2) 出張旅費について

1) 出張の際のチケットの種類

出張の際に誰が主にチケットを手配しているかを聞いたところ、全体では「出張者個人」と回答した企業が 84 社（56.4%）と最も多く、次いで「経理担当者」の 37 社（24.8%）

となっており、この両方で全体の8割を占めている。所属部署の担当者や旅行会社が手配するケースはいずれも1割にも満たない。

従業員規模別に見ると、規模が大きくなればなるほど「出張者個人」が手配している傾向が強くなっており、規模が小さくなればなるほど「経理担当者」が手配している傾向が強くなっている。「所属部署の担当者」「旅行会社」の割合はいずれも従業員規模にはあまり影響を受けていない。

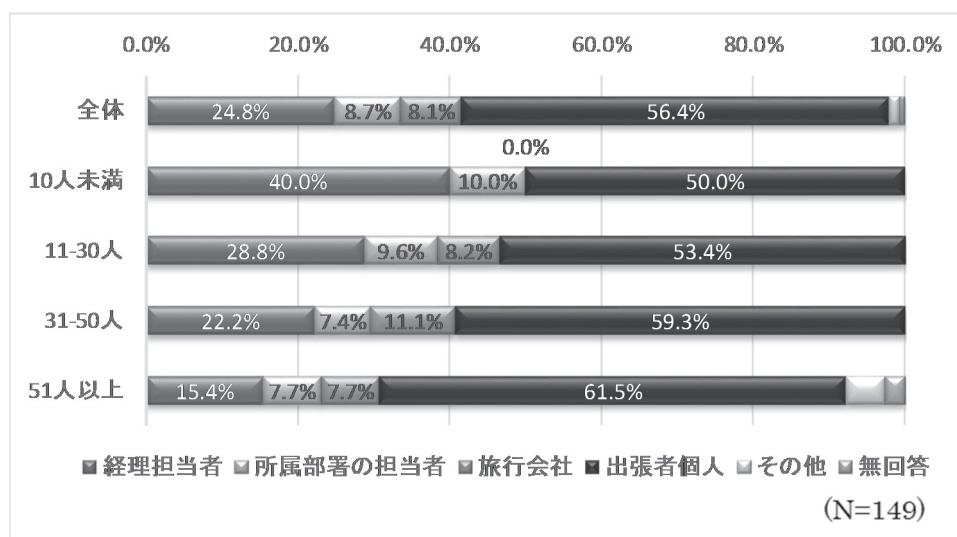


図6 出張者のチケット手配者

2) 出張の際のチケットの種類

出張の際に主に使用しているチケットの種類を聞いたところ、航空会社が発売する早割、特割等の便変更が不可能で一定のキャンセル料金が必要な「事前購入型料金」と回答した企業が78社(52.3%)と最も多かった。次いで、往復割引のような便変更も可能で、キャンセル料もかからない「正規料金」と回答した企業が34社(22.8%)となっており、この両方で全体の4分の3を占めている。宿泊ホテルとセットで比較的安い料金を提供している「宿泊パック」は26社(17.4%)、「株主優待割引」は5社(3.4%)であった。

従業員規模別では、規模が大きくなればなるほど「事前購入型料金」を使用している傾向が弱くなっており、10人未満の企業の60.0%に対し、51人以上の企業では48.7%まで下がっている。規模が小さい企業ほど、経理努力のためにより安価なチケットを購入しているものと考えられる。一方で「正規料金」を使用している企業は規模が少ない10人未満の企業と、規模の大きい51人以上の両端で高く、いずれも3割ほどの企業があげていた。

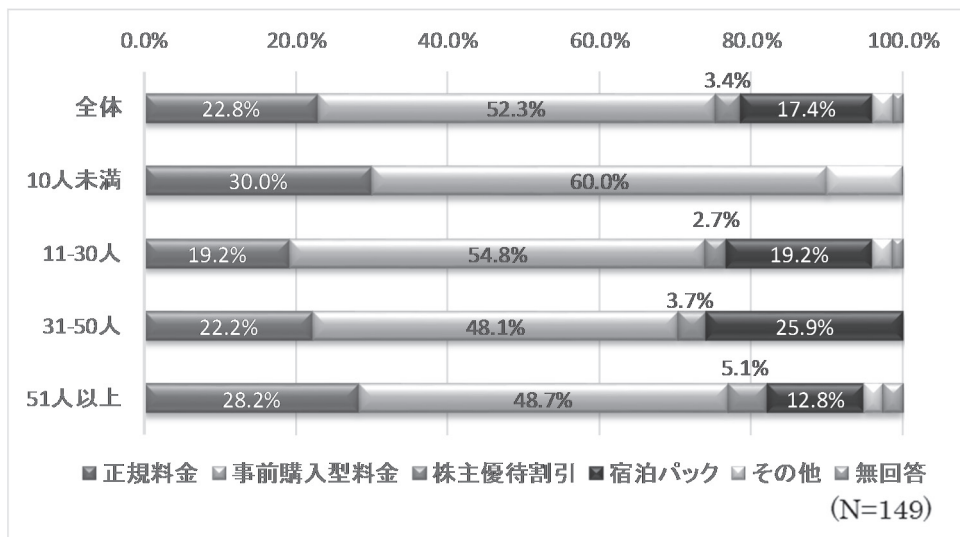


図7 出張の際のチケット種類

3) 旅費規程

出張に係る移動費、宿泊費に関する社内規定について聞いたところ、「共に実費」と回答した企業が76社(51.0%)と半数を占めていた。次いで、「移動費のみ実費」が43社(28.9%)、「共に定額支給」が26社(17.4%)、「宿泊費のみ実費」が10社(6.7%)であった。出張旅費の適正運用や削減を図ることを目的に、いずれも実費精算をしている企業が多いことが分かった。一方で宿泊費について領収書による実費精算しないケースは事務手続きの煩雑さを考慮したものと推察される。

従業員規模別では、大企業で「移動費のみ実費(46.2%)」が「共に実費(30.8%)」よりも多くなるという逆転現象が起こっている。また、31~50人の規模で「共に実費」が74.1%と突出しているのも特徴的である。

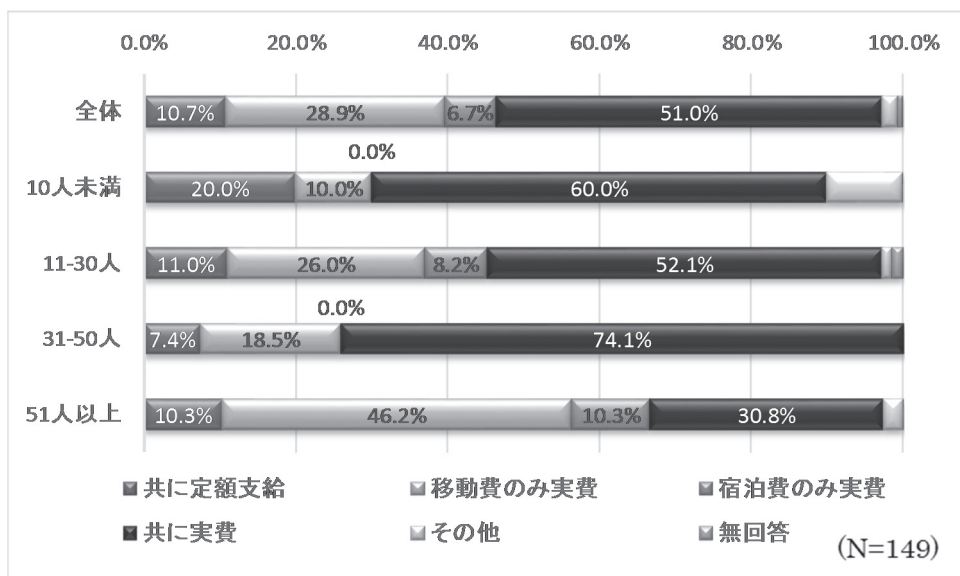


図8 旅費規程の種類

(3) 移動方法の選択について

1) 移動手段の選択方法

移動手段について、会社内で何らかの規定があるかどうか聞いたところ、「空路のみ利用できる」という規定が存在すると回答した企業は全くなく、「新幹線のみ利用できる」という規定が存在すると回答した企業もわずか2社（1.3%）しかなかった。つまりほとんどの企業では移動手段に関する厳格な規定はなく、「用務先や時間によって会社が決める」と回答した61社（40.9%）か「個人が自由に選ぶことができる」と回答した79社（53.0%）のいずれかにあてはまる。

従業員規模別では、10人未満の小さな企業では「用務先や時間によって会社が決める」方が「個人が自由に選ぶことができる」を上回っているが、10人以上の企業ではいずれも逆で個人裁量に任せている傾向が強いことが分かった。

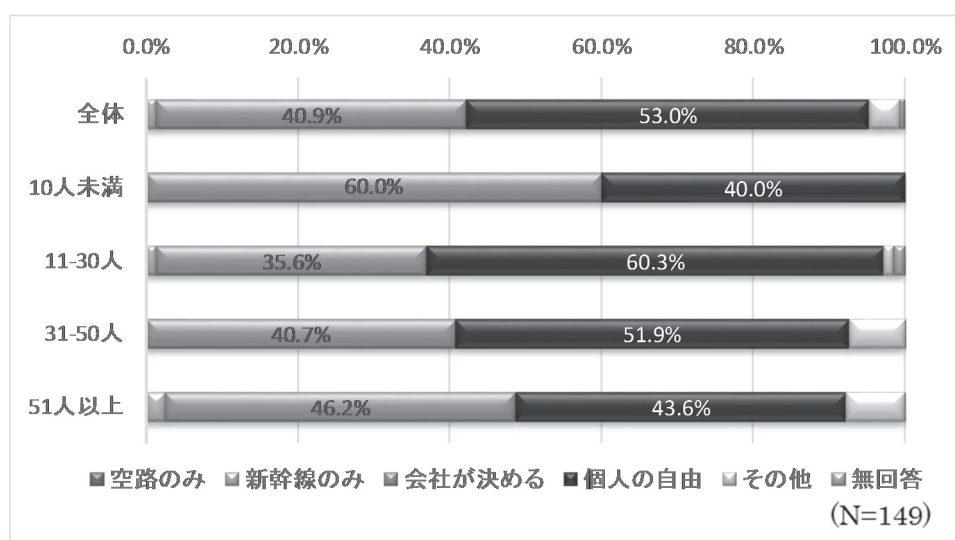


図9 移動手段の選択方法

2) 空港選択の方法

出張の際の利用空港について、何らかの規定があるかどうか聞いたところ、「特定の空港を利用する規定がある」と回答した企業は3社（2.0%）しかなく、「個人が自由に選ぶことができる」と回答した企業が86社（57.7%）と最も多く、次いで「用務先や時間によって会社が決める」が54社（36.2%）であった。この両方で全体の95%近くを占めている。

従業員規模別では、10人未満の小さな企業で「用務先や時間によって会社が決める」が「個人が自由に選ぶことができる」を上回っているが、10人以上の企業ではいずれも逆で個人裁量に任せている傾向が強いことが分かった。この傾向は移動手段の選択と全く同様である。また「特定の空港を利用する規定がある」と回答した企業は10人未満の1社と、51人以上の2社の両極に分かれていた。このうち51人以上の2社は101～300人クラスの1社、501～1000人クラスの1社であった。比較的大規模な企業で特定空港を利用するような規定を設けているという実態が分かった。

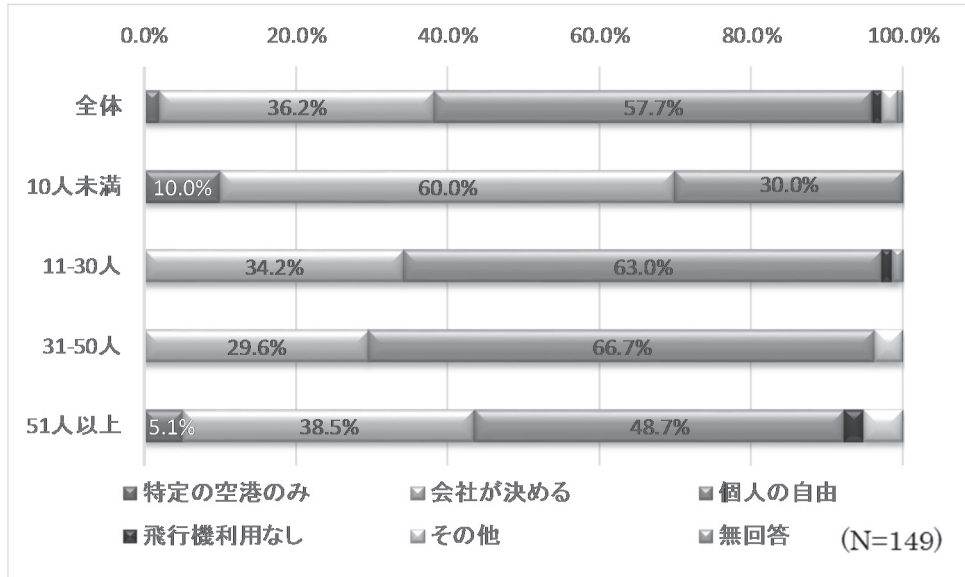


図 10 空港選択の方法

3) 航空会社選択の方法

出張の際の利用エアラインについて、会社内で何らかの規定があるかどうか聞いたところ、「特定の会社を利用する規定がある」と回答した企業は 3 社（2.0%）しかなく、「個人が自由に選ぶことができる」と回答した企業が 96 社（64.4%）と圧倒的に多く、「用務先や時間によって会社が決める」と回答した企業が 44 社（24.5%）で続いていた。

従業員規模別でみると、従業員規模が小さい方が、会社が決める傾向が強いものの、すべてのカテゴリーで「個人が自由に選ぶことができる」の方が「用務先や時間によって会社が決める」を上回っていた。これは移動手段や利用空港の選択とは異なる傾向である。

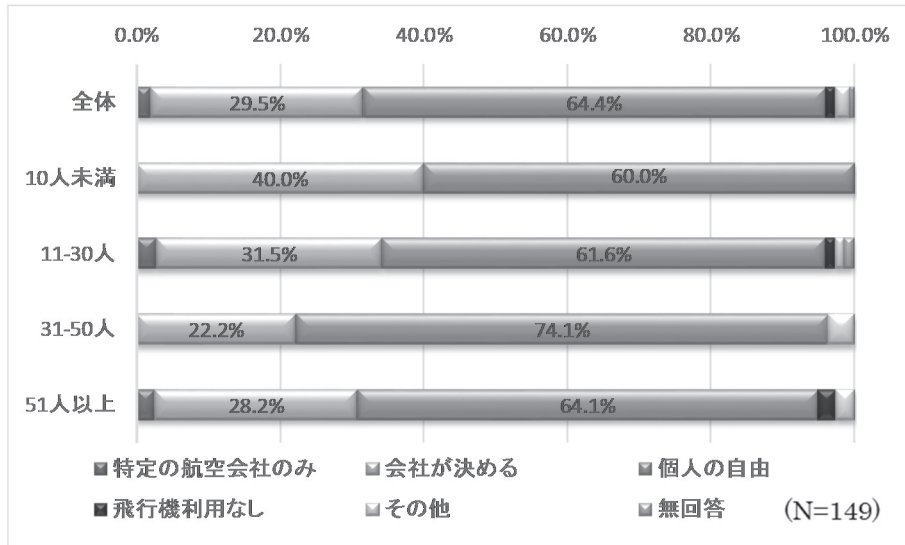


図 11 航空会社選択の方法

5 空港の利用状況

(1) 各空港の利用状況

1) 利用頻度の高い空港

東京出張の際の利用空港についてその頻度の高い順位を第1位から第3位までつけてもらったところ、図12に示すように第1位にあげられたのが最も多かったのは山口宇部空港で、全体の半数弱の48.6%であった。次いで北九州空港が41.2%で、福岡空港はわずか10.1%であった。第2位にあげられていたのは北九州空港の40.2%で、山口宇部空港と福岡空港はそれぞれ30.3%、29.5%とほぼ拮抗していた。全体の傾向としては最もよく利用する空港は北九州空港か山口宇部空港のいずれかで、2位には1位でなかったいずれかの空港を利用し、福岡空港を第3位としている企業が多数を占めていることが分かった。

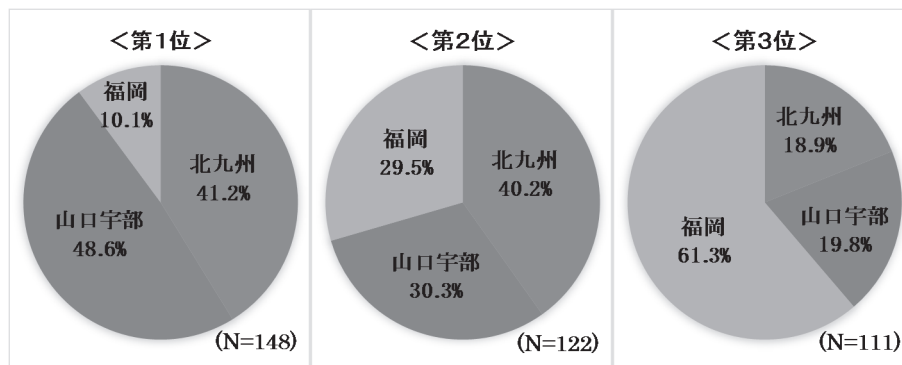


図12 利用頻度の順位別割合

また、第1位を3点、第2位を2点、第3位を1点とする重みを付けて点数化したところ、図13に示すように山口宇部空港(312点)と北九州空港(302点)がほぼ拮抗する結果となった。福岡空港(185点)も両空港には及ばないが、それぞれの6割ほどの結果であった。

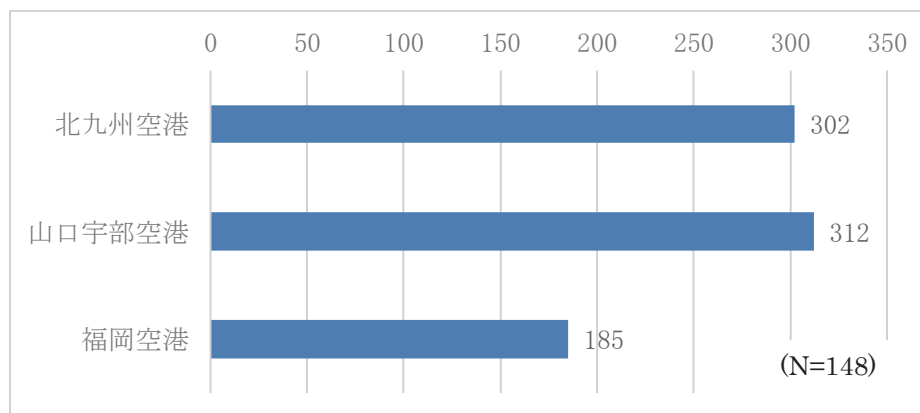


図13 重み付けによる利用頻度の高い空港

2) 地域別にみる利用頻度

企業の所在地ごとに第1位にあげた空港をみていくと、下関駅周辺など市中心部である「本庁地区」の企業は北九州空港が48.0%、山口宇部空港が42.7%と若干ではあるが北九州空港が優位であった。同様に、本庁地区よりも地理的には九州に近い「彦島地域」も北九州空港が47.4%、山口宇部空港が42.1%とほぼ同様の傾向であった。

一方で山口宇部空港に地理的にも近い長府、小月などの「山陽地域」は山口宇部空港が圧倒的に多く65.5%となっており、北九州空港は24.1%と、分析した4地区の中では最も低かった。安岡、吉見など「山陰地域」は山口宇部空港の方が若干高く47.4%であった。

福岡空港についてはいずれも1位にあげたのは1割前後で、地域によって大きな差は見られない。

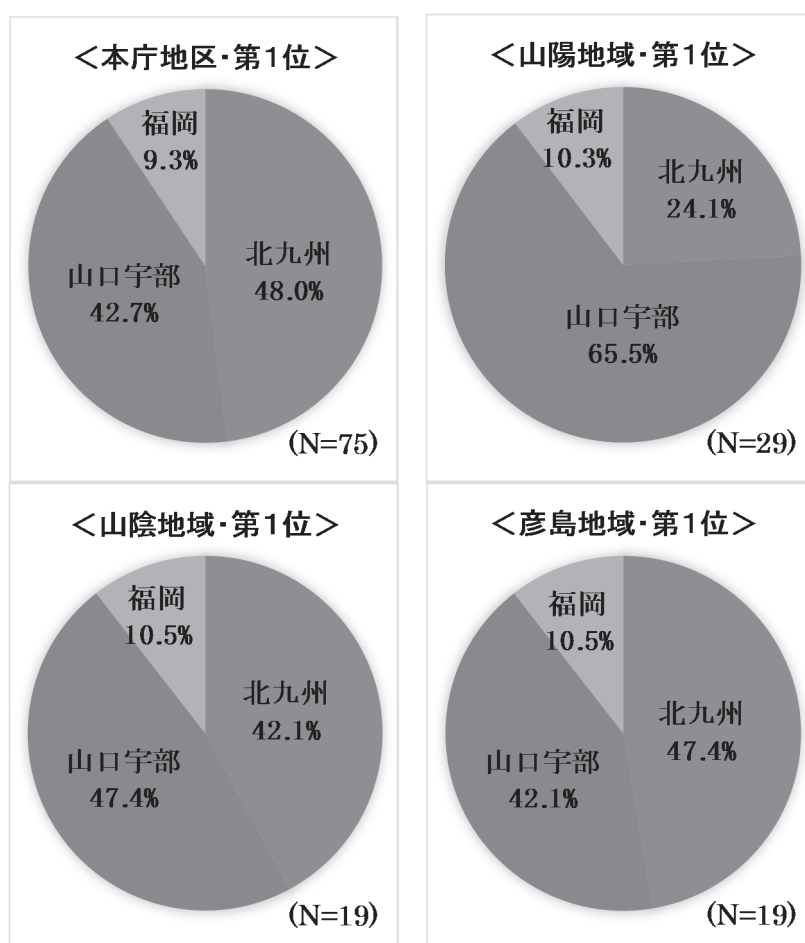


図 14 利用頻度の高い空港（所在地別）

3) 各空港を利用する理由

北九州空港を利用する理由としては「早朝深夜便があり日帰りが可能だから」が最も多く 35.0%、次いで「発着便数が多くて便利だから」が 27.0%と上位 2 つは便数の多様性が評価されたものであった。一方でアクセスについては「車で行く際に時間が確実に読めるから」が 16.1%で、公共交通や駐車場についての評価は相対的に低かった。

山口宇部空港を利用する理由としては「駐車場が無料だから」が 57.1%と半数以上の企業があげていたのが大きな特徴である。一方で「公共交通アクセスが良いから」はわずか 6.8%と北九州空港同様に低い評価であった。

福岡空港を利用する理由としては「発着便数が多くて便利だから」が 41.7%と最も多く、次いで「公共交通アクセスが良いから」が 18.1%であった。鉄道アクセスによって空港到着までの時間が確実に読めることに加えて便数の多さがビジネス利用に評価されているものと考えられる。「LCCで安く行けるから」はわずか 3.9%であった。近年便数が増えているLCCだが、就航地が羽田空港ではなく成田空港であることから、ビジネス利用としてはそれほど利用されていないものと思われる。

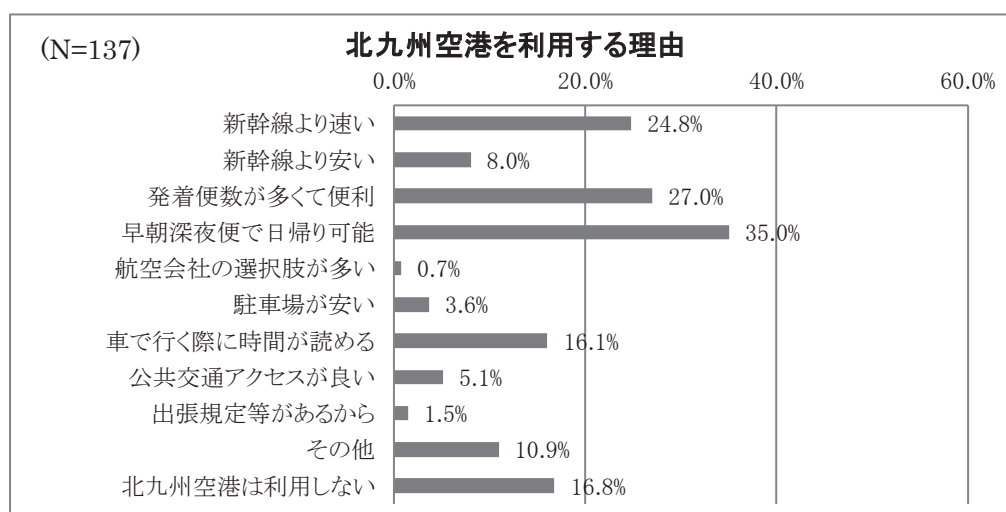


図 15 北九州空港を利用する理由

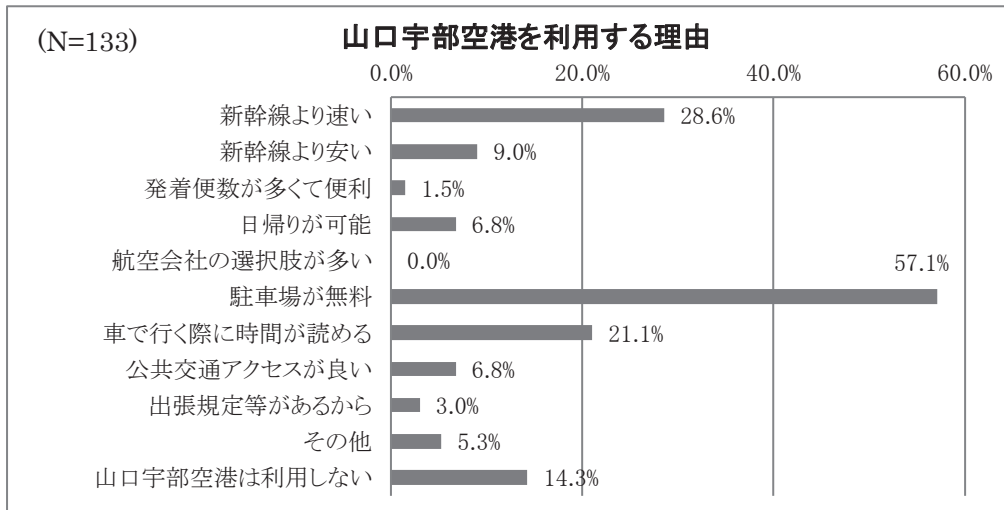


図 16 山口宇部空港を利用する理由

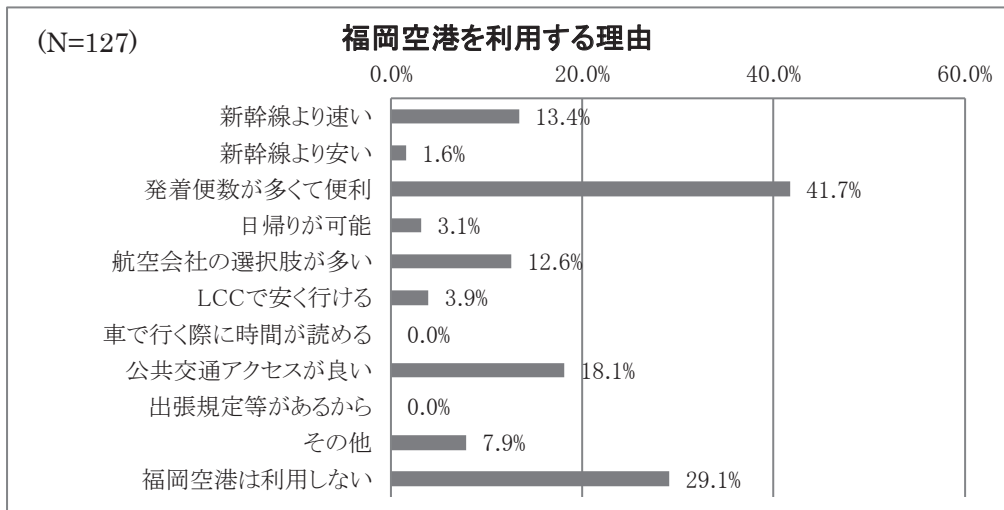


図 17 福岡空港を利用する理由

(2) 北九州空港へのアクセス方法

北九州空港を利用する際のアクセス方法について利用頻度の高い上位3位までを聞いた。第1位を3点、第2位を2点、第3位を1点とする重みを付けて点数化したところ、図18に示すように、「社用車（駐車場を利用）」が最も多く184点、次いで「自家用車（駐車場を利用）」が167点で、この上位2つが突出して高かった。送迎によるアクセスよりも出張者個人が自ら運転し、駐車場に止めて帰路も利用するというパターンが最も主流であることが分かった。また、「乗合タクシー」は126点で、「JR+バス（小倉駅乗換）」の77点を大きく上回っていた。JRとバスの乗換利用だと900円（JR：280円、バス：620円）と、乗合タクシーの1,600円より安価だが、ドアツードアで移動できる乗合タクシーが料金以上に評価を得ているものと推察される。

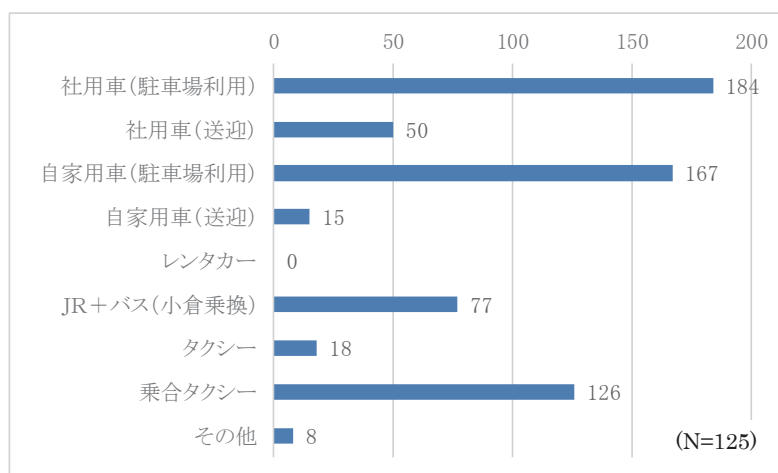


図 18 北九州空港へのアクセス方法

(3) 北九州空港の評価

北九州空港の満足度を五段階評価で聞いたところ、図 19 に示すように「大いに満足」、「満足」と回答した人を合わせた『満足派』が最も多かったのは、「東京便の時間帯」の 70.4%、次いで「東京便の便数」の 68.3%であった。山口宇部空港や福岡空港にはない早朝深夜便の存在、1 時間に 1 便程度という便数の多さが評価されている。一方で他の項目についてはいずれも『満足派』が半数に至っていないという結果となった。特に「JR 小倉駅からのアクセス」については 14.7%しか満足していないという結果となった。「大いに不満」、「不満」と回答した人を合わせた『不満派』が最も多かったのは「下関市内からのアクセス」で 32.2%であった。ただし「下関市内からのアクセス」は『満足派』も 28.2%とほぼ拮抗している。また、「駐車場の利用しやすさ（料金、空き状況など）」や「空港ビルのサービス（物販、飲食など）」は『満足派』が『不満派』を上回っており、トータルでみると概ね一定の評価は受けていると言える。

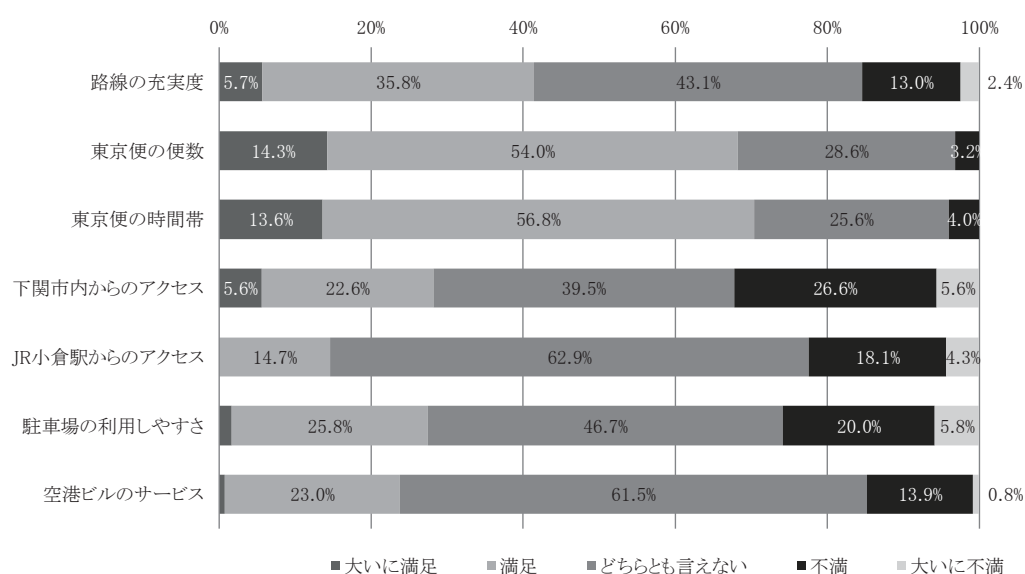


図 19 北九州空港の評価

6 今後の北九州空港に対する意向・意識

(1) 活性化のために必要な施策の重要度

今後、北九州空港の下関市内からの利用促進を図っていくうえで必要な施策の重要度を五段階評価で聞いたところ、図 20 に示すように「必要である」、「ある程度必要である」と回答した人を合わせた『必要派』が最も多かったのは、「鉄道アクセスの整備」の 74.5% で 3 位に「下関市内からのエアポートバスの復活」の 70.0%が入った。また「小倉駅からのエアポートバスの増便」、「下関市内からの固定料金タクシーの導入など」はいずれも『必要派』は 7 割を切っていたが、「全く必要と思わない」、「あまり必要と思わない」と回答した人を合わせた『不要派』も 1 割未満と少なかった。以上のようにアクセス性の向上については多くの企業が必要性を感じている結果となった。

『必要派』の第 2 位には「山口宇部空港から就航していない地方都市への路線開設」の 73.6%があがっていた。山口宇部空港にない札幌や沖縄への便開設を望む声が高いことが分かる。一方で、成田や中部など国際線が多く就航している空港への便開設、国際線の開設、LCC の誘致といった新たな航空路線に関する項目はいずれも 6 割弱から 3 割程度と相対的にその必要性は低い結果であった。東京便以外の路線についてはその必要性が極端に分かれる結果となった。

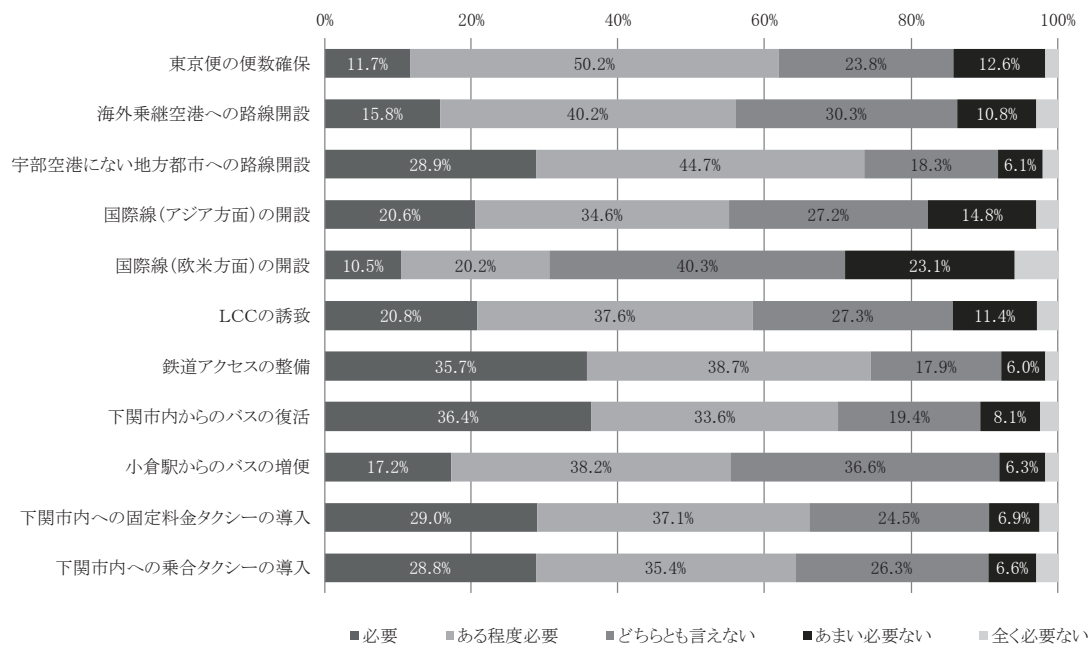


図 20 施策の重要度

(2) 利用意向

1) 企業による利用意向

今後の北九州空港の利用意向を聞いたところ、図 21 に示すように「積極的に使っていきたい」が 41 社 (15.2%)、「条件が合えば使っていきたい」が 174 社 (64.7%) で、積極的な意向を示した企業が約 8 割にも上った。一方で、「あまり使っていきたい」は 2 社 (0.7%)、「使っていきたい」はわずか 1 社 (0.4%) と、利用意向に消極的な企業はほとんどないと言ってもよい結果となった。前述したような、地方都市への路線開設、鉄道アクセスやエアポートバスといった公共交通機関によるアクセス性を高めるなど、各企業の意向に沿った施策を積極的に展開していくことが求められる。

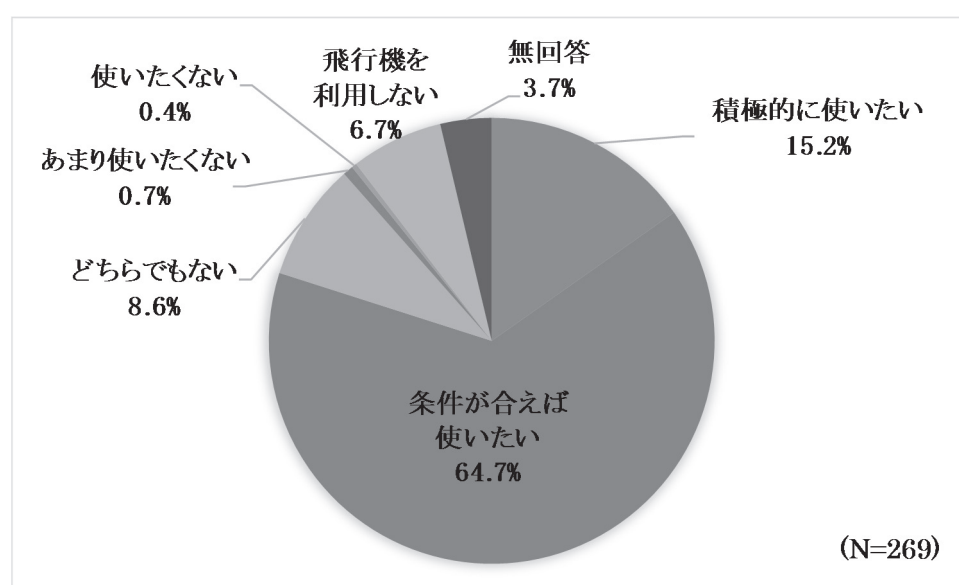


図 21 今後の北九州空港の利用意向

2) 市民による利用推進

下関市民による北九州空港の利用を推進していく方がいいかどうか聞いたところ、図 22 に示すように「そう思う」と回答したのが 219 社 (81.4%)、「そう思わない」が 39 社 (14.5%) で、肯定的な意見が 8 割以上を占めていた。「北九州空港将来ビジョン」では『北部九州の活発な交流を支える空港をめざす』と明記されている。下関市内の企業からはその姿勢について評価する傾向が強いことが示された。

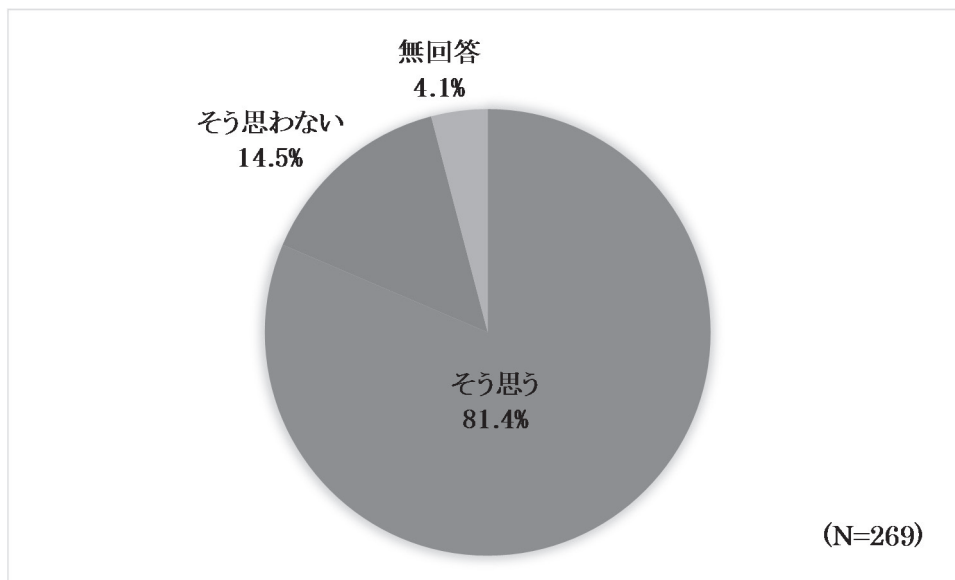


図 22 下関市民による北九州空港の利用推進に対する是非

そう思うと回答した 219 社にその理由を複数回答で聞いたところ、図 23 に示すように「空港利用の選択肢が広がる」と回答したのが 72.1%と大多数を占めていた。次いで「スケールメリットにより多様な路線の誘致が進む」が 42.9%であった。「地域の活性化を図れる」や「利用者の増加により施設管理コストの効率化を図れる」は相対的に少なく、「市民同士の交流が進展する」や「文化・スポーツ活動等が活性化する」はほとんど上がっていなかった。空港や路線の選択肢が増えることによる出張者が直接的に受けるメリットの方がより強く反映され、地域活性化や交流進展などの間接的なメリットはあまり意識されていないことが分かった。

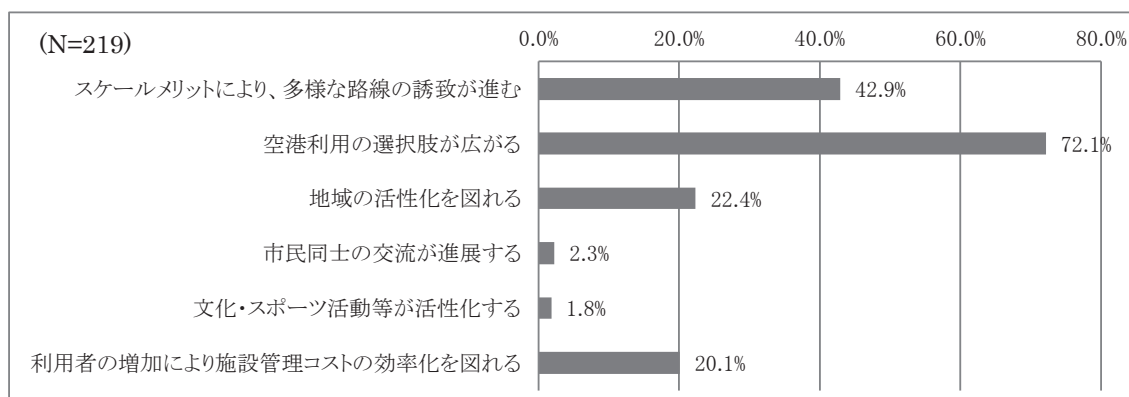


図 23 下関市民による北九州空港の利用推進に賛成する理由

そう思わないと回答した 39 社にその理由を複数回答で聞いたところ、図 24 に示すように「山口宇部空港の利用を推進するため」と回答したのが 76.9%と大多数を占めていた。それ以外はいずれも 1 割程度の回答であった。地元空港の利用を推進すべきであるという意識が強い企業が一定程度存在していることが分かる。

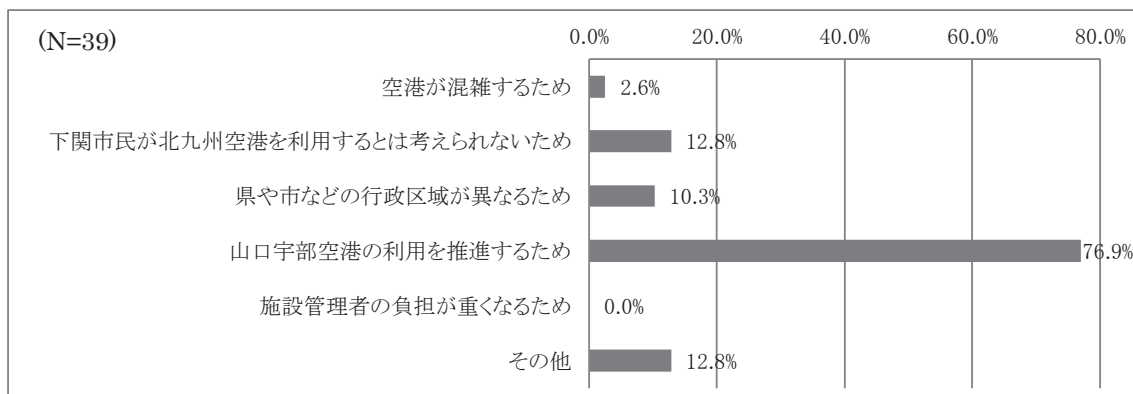


図 24 下関市民による北九州空港の利用推進に反対する理由

(3) 北九州空港の将来

1) 空港利用推進のために必要な施策

関門地域における北九州空港の利用を推進するために必要な施策を複数回答で聞いたところ、図 25 に示すように「関門地域間の道路網・公共交通の利便性向上を図る」と回答したのが 205 社（76.2%）と大多数を占めていた。空港へのアクセスとして自動車を利用している企業が多いことから、現在も調査レベルにとどまっている彦島と小倉を結ぶ関門海峡道路（通称：第二関門橋）に代表される高規格道路への要望が特に多いことがうかがえる。次いで「両市における広報活動の活発化を図る」が 80 社（29.7%）、「空港に関する連携事業の充実を図る」が 62 社（23.0%）といずれも 2～3 割程度を占めていた。

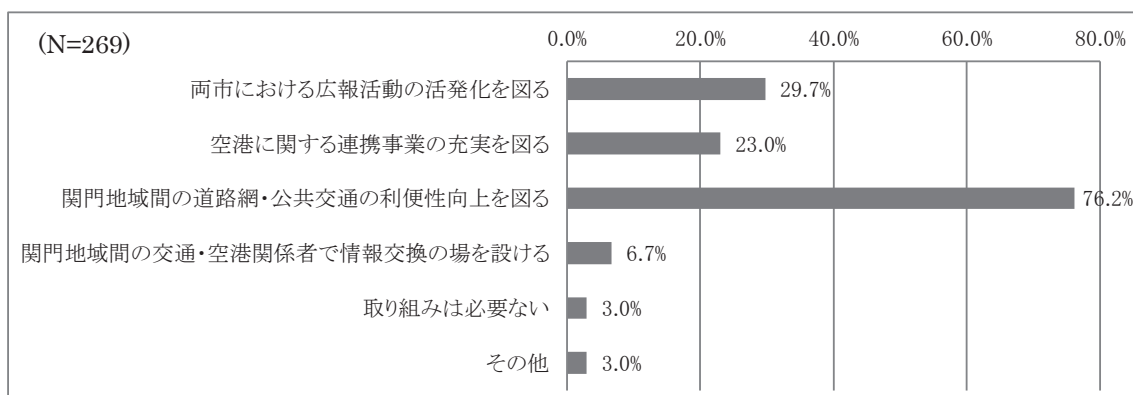


図 25 関門地域における北九州空港の利用を推進するために必要な施策

2) 東九州自動車全線開通に対する期待

2016 年 4 月に全線開通する予定の東九州自動車道について、北九州空港にどのような効果が期待できると思うかを複数回答で聞いたところ、図 26 に示すように「空港利用者の増加につながる」と回答したのが 131 社（48.7%）、「観光客の増加につながる」と回答したのが 113 社（42.0%）と上位 2 つがいずれも半数近くとなっていた。空港の利用圏域が広がる期待、別府や湯布院などの観光地とつながる効果を期待する声が多く上がった結果と

言える。「空港が九州・西中国の物流拠点となる」や「空港周辺に企業が立地する」といった産業に関する期待はいずれも2割弱と相対的に低くなっている。

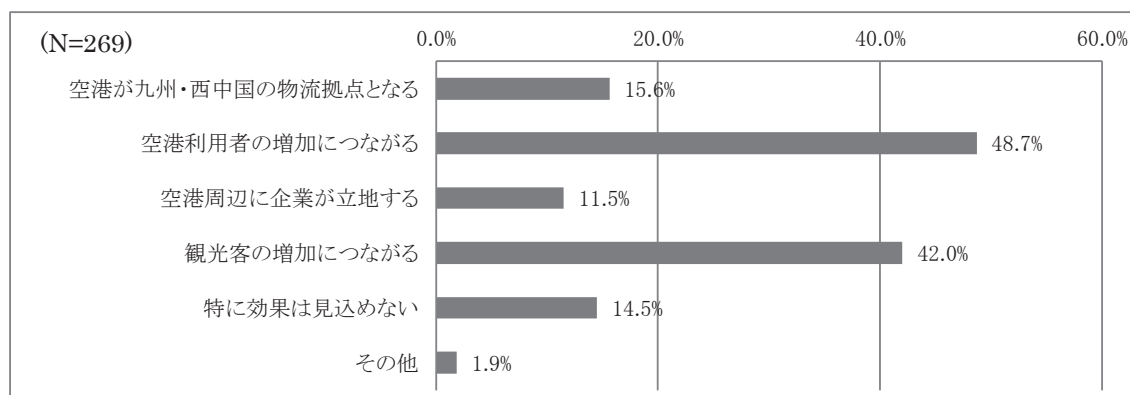


図 26 東九州自動車道全線開通による北九州空港への効果

3) 民営化

北九州空港の運営も将来的に民営化すべきかどうか聞いたところ、図 27 に示すように「そう思う」と回答したのが 165 社 (61.3%) と、6 割を超える企業が民営化に対して賛成の意向を示した。一方で「そう思わない」と回答したのは 84 社 (31.2%) と賛成意向のほぼ半数であった。

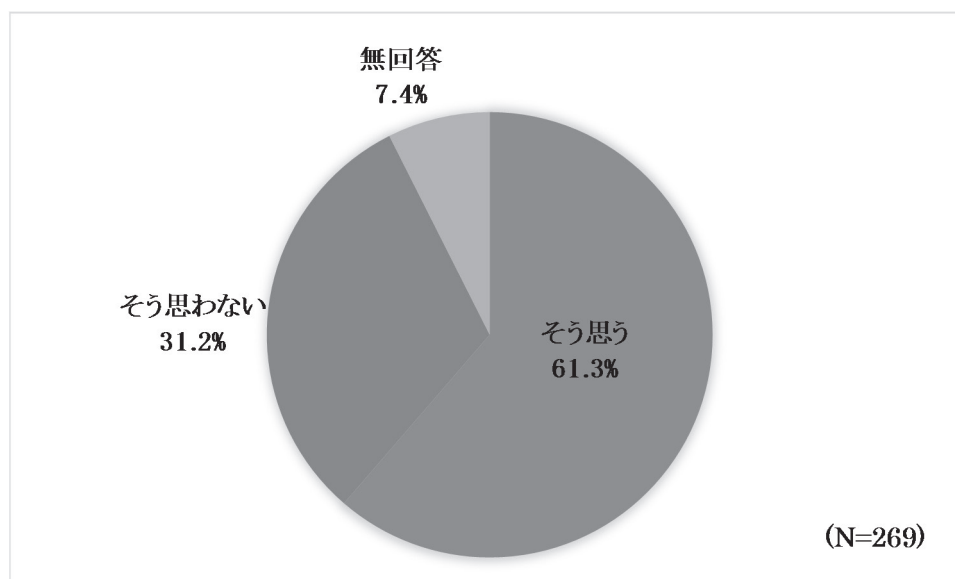


図 27 北九州空港の民営化に対する是非

そう思うと回答した 165 社にその理由を複数回答で聞いたところ、図 28 に示すように「施設管理コストの効率化を図れる」と回答したのが 49.7% とほぼ半数を占めていた。次いで「多様な路線の誘致が進む」が 45.5%、「空港施設の充実 (物販店、レストランなど) が期

待できる」が 38.2%といずれも 4 割前後の企業があげていた。このように、民営化によるコスト面での効果、路線開設への期待、施設の充実を期待する声が高いことが分かった。

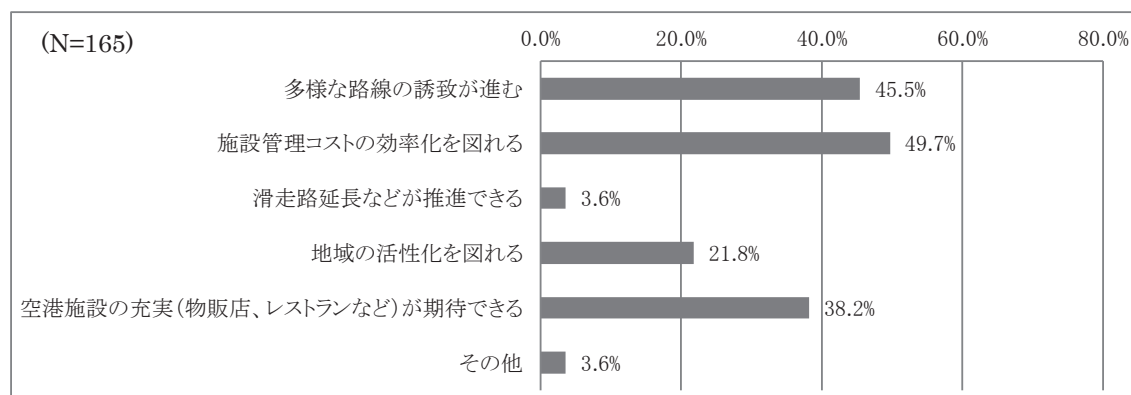


図 28 民営化賛成の理由

そう思わないと回答した 84 社にその理由を複数回答で聞いたところ、図 29 に示すように「空港の安全性を確保できない恐れがある」と回答したのが 59.5%と 6 割近くを占めていた。次いで「空港のサービス水準が低下する恐れがある」が 44.0%となっていた。航空行政で最も重要視されるべき空の安全性への懸念が最も強く、さらに空港サービスそのもののレベル低下を懸念する傾向が強いことも分かった。

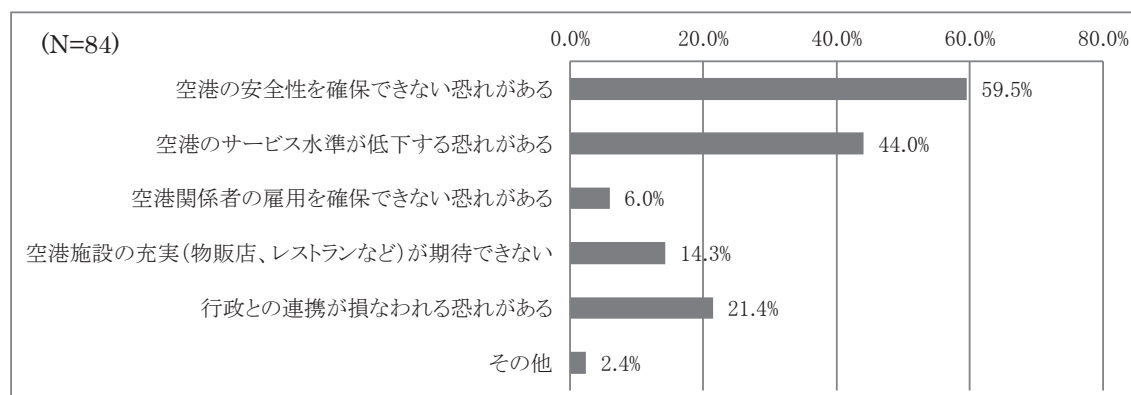


図 29 民営化反対の理由

7 おわりに

本研究では下関市内の企業を対象としたアンケート調査を通じて、下関市内からの北九州空港の利用実態を明らかにし、今後の関門連携を視野に入れた空港利用促進に向けた知見を得ることを目的とした。

企業からの出張については、個人利用とは異なり、出張規定や旅費規程など様々な制約がある中での移動になる。今回、企業の出張担当部局に対して調査を行ったことで、その

実態がある程度明らかになった。概説すると、出張の際のチケット手配は出張者個人が行っている企業が半数以上を占めており、それも従業員規模が大きくなればなるほどその傾向は強かった。また、新幹線も含めた移動手段の選択、さらには航空機を利用する際の利用空港の選択についても出張者個人に任せている企業が半数以上であった。利用するエアラインの選択については出張者個人という企業が 65%近くを占めていた。旅費に関しては移動費、宿泊費それぞれに対して実費精算、定額精算いずれかのパターンがあり、企業によってその規約はまちまちであったが、移動の仕方については多くの企業で個人の裁量に委ねているケースが主流であることが分かった。これまでも北九州空港の利用促進のために数多くの広報施策を打ち立て、企業を対象としてそのPR活動を実施してきたと思われるが、その訴求先としてはむしろ行程を選択している出張者個人の方に目を向けるべきであり、個人を対象とした効果的な広報戦略が求められる。

また、北九州空港が評価されている点として、24時間空港としての特性を最大限に活かした早朝深夜便や山口宇部空港と比較して多頻度運航されている便数があげられていた。アクセス手段としては自家用車や社用車によるものが多く、そのほとんどは駐車場を利用している実態も明らかとなった。自動車利用に関しては、山口宇部空港の方が無料駐車場があることからその優位性は高いのは明らかだが、それでも北九州空港へ自動車でアクセスしている傾向が強い理由としては、下関市中心部からの距離、所要時間を含めたアクセス性が非常に高いことがあげられる。下関市内のみならず鉄道アクセスへの要望が非常に高いことは開港前から指摘されているが、建設に膨大な予算がかかること、現在の年間200万人にも遠く及ばない利用者数からしてもその実現性は極めて低い。であるならば、現在自動車最も多いアクセス手段であることを考慮した上で、高規格道路の延伸やこれまでにない新たな方向からの高速道路でのアクセスなど、下関市や山口県西部地域など広域圏からの利用を想定した長期的なアクセス改善施策をまとめ、さらなる利用促進につなげていくことが課題であると言える。

注

- 1) 夏季のみ季節運航を行っていたウラジオストク航空のウラジオストク線は除く。
- 2) 特典航空券やコードシェアのANA便名の利用客は料金が3,100円(税込)となる。
- 3) <http://www.shimonoseki.cci.or.jp/>

参考文献

- 田村一軌(2015)「北部九州地域における空港の旅客利用実態に関する研究」
八田達夫(2014)「北九州空港が変える福岡市と北九州市の将来」、『東アジアへの視点』、
第25巻、第4号、19-36頁。