

はじめに

新北九州空港は地元経済の起爆剤として大いに期待されている。北九州都市圏と首都圏等との交通の結節点となることは当然として、例えば、ひびき灘に建設中の大水深港湾、同じく建設中の東九州自動車道と相俟って北九州市を「国際物流都市」へと変貌させるであろう。また東アジアからの観光客のゲートウェイとして、さらには地域の新鮮な食材の発送拠点として、さまざまな場面で活躍するであろう。このように新北九州空港は地域の賑わいと活力を生み出す源泉として、極めて大きな可能性を秘めている。

ワーキンググループ^{注1)}では新北九州空港の利用促進を図るため、需要基盤のひとつである旅客のうち、前回^{注2)}に引き続き「ビジネスパーソン」にターゲットを当て、その中でもとくに、次の2地域に居住するビジネスパーソンに対して利用意向等の調査を実施した。

- ① 北九州都市圏に本社もしくは事業所を有する企業に所属するが、現在関東地区に居住し、ときどき出張で北部九州へ来るビジネスパーソン(第1章参照)
- ② 北九州市及び周辺地域に居住するビジネスパーソン(第2章参照)

本報告書の調査結果はけつして十分なものではないが、今後の当該空港の利活用促進検討に少しでもお役に立てれば幸いである。

なお、本報告書の内容はワーキンググループの責任においてまとめたものであり、大学の見解を代表するものではない。みなさまのさらなるご指導、ご鞭撻をお願いしたい。

平成16年4月

新北九州空港調査研究会実行委員会
ワーキンググループ代表 谷村秀彦
(北九州市立大学大学院 社会システム研究科 教授)

注1) 北九州市立大学北九州産業社会研究所の地域貢献活動の一環として新北九州空港に係わる研究会を平成14年5月に組織し、さらに翌15年1月ワーキンググループを設置した。

注2) 前回は「福岡都市圏居住者」を対象に新北九州空港の利用意向等について調査した。『新北九州空港に関する調査研究Ⅰ』2003年5月発行。

目 次

はじめに

第1章 関東地区居住のビジネスパーソンの動向調査	1
(1)調査計画	1
(2)調査対象者の特性	1
(3)調査結果	2
①年間出張回数	2
②出張時の交通手段	2
③出張時の宿泊場所	4
④航空機利用時の選択条件	4
⑤航空機の予約方法	5
⑥現北九州空港の認知と利用経験	6
⑦新北九州空港建設の認知状況と利用意向	7
⑧新北九州空港への期待	10
⑨新北九州空港への意見・希望の具体的記述	11
(4)調査結果からの課題	15
①北部九州への出張時の交通手段 －多くの人が福岡空港を利用－	15
②航空機の選択 －現在はスケジュール優先だが、今後は価格にも配慮する－	15
③現北九州空港の認知と利用状況 －知っているものの、利用していない－	16
④新北九州空港の認知と利用意向 －約 3/4 の人が新空港を認知し利用に前向き－	16
第2章 北九州市及びその周辺地域居住のビジネスパーソンの動向調査	17
(1)調査計画	17
(2)調査対象者の特性	17
(3)調査結果	20
①北九州空港の利用経験	20
②北九州空港の非(低頻度)利用理由	21
③福岡空港の利用経験	22
④福岡空港の利用理由	22

⑤山口空港と大分空港の利用経験	23
⑥新北九州空港の建設認知状況	24
⑦新北九州空港建設に関する認知内容	25
⑧新北九州空港へのアクセス整備時の利用意向	27
⑨新北九州空港への要望	33
⑩テキストマイニング手法による新北九州空港への要望に関する分析	35
A.路線に関する意見・要望	36
B.便利な新北九州空港であることに関する意見・要望	43
(4)調査結果からの課題	49
①現北九州空港非(低頻度)利用者への新北九州空港のPR	49
②西部地区居住者対策	50
③新北九州空港へのアクセス整備	50
④東京便の便数の確保	50
 第3章 調査結果の比較	51
(1)調査計画及び調査対象者の特性	51
(2)共通する質問項目とその結果	52
①新北九州空港の認知度	52
②東京便の増発及び早朝深夜便についての意向	53
③海外渡航への配慮についての意向	54
④福岡空港の利用理由と新北九州空港への期待・要望	56
 第4章 利用促進の方向性	58
(1)顧客の取り込み策	58
(2)新北九州空港の利用促進に関わる戦略提案	60
 付録1 関東地区調査票	65
付録2 北九州市及び周辺地域調査票	69

第1章 関東地区居住のビジネスパーソンの動向調査

(1) 調査計画

①目的及び対象

北九州都市圏に所在する企業の関東地区事業所に勤務するビジネスパーソンに対して、新北九州空港の利用意向等を調査し、利用促進に活かす。

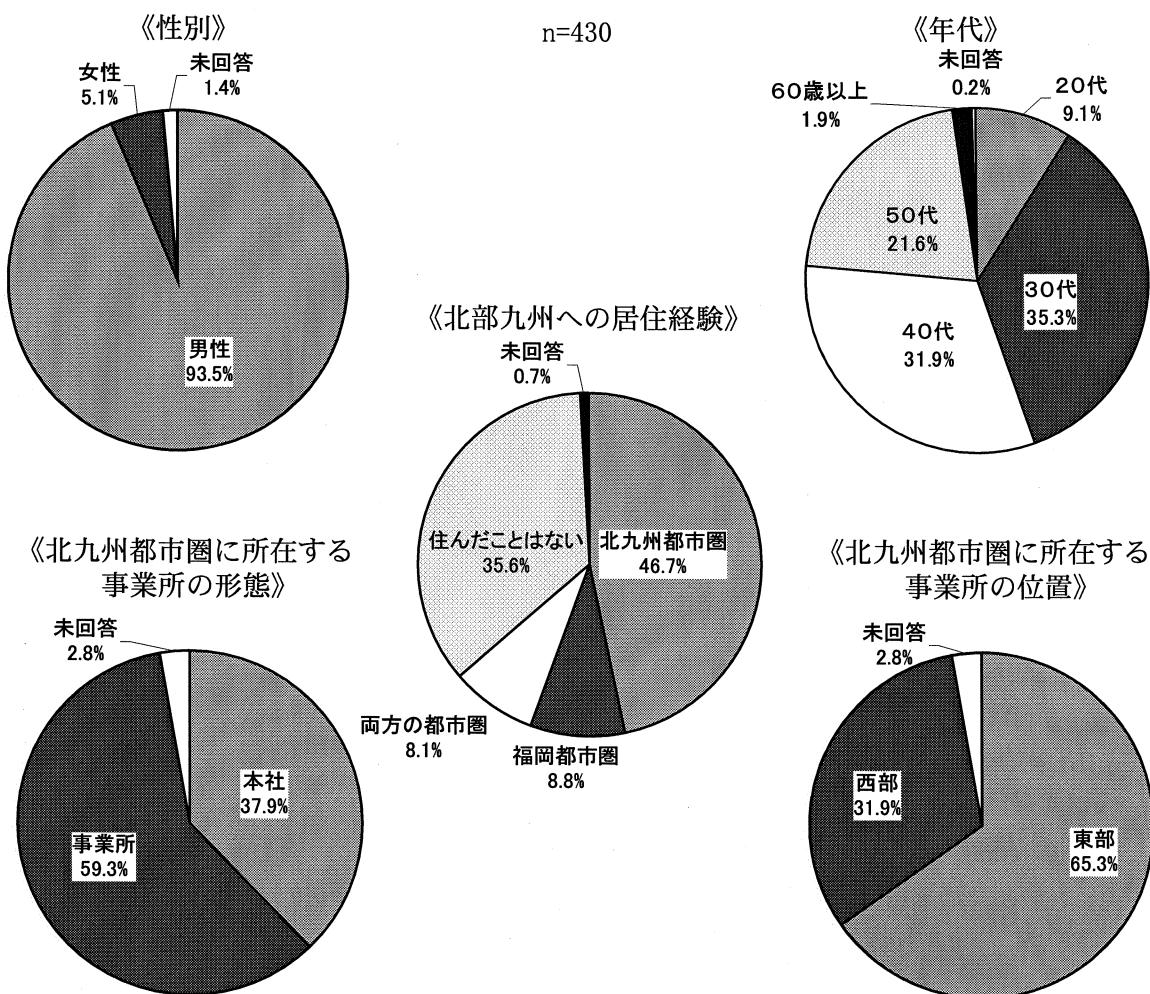
②調査方法

自記入によるアンケート(北九州都市圏に所在する企業の事業所を通じて、関東地区の事業所に勤務するビジネスパーソンに依頼)

③有効サンプル数:430サンプル

④調査期間:2003年5月15日～6月15日

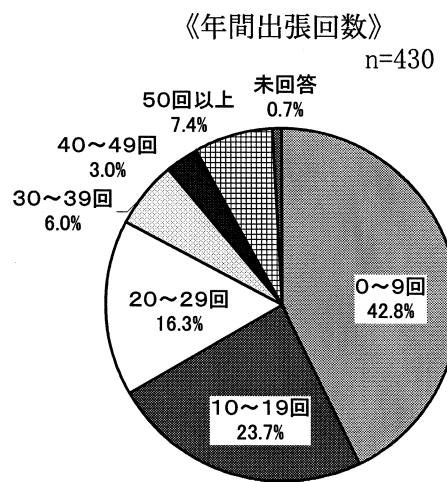
(2) 調査対象者の特性



(3) 調査結果

①年間出張回数

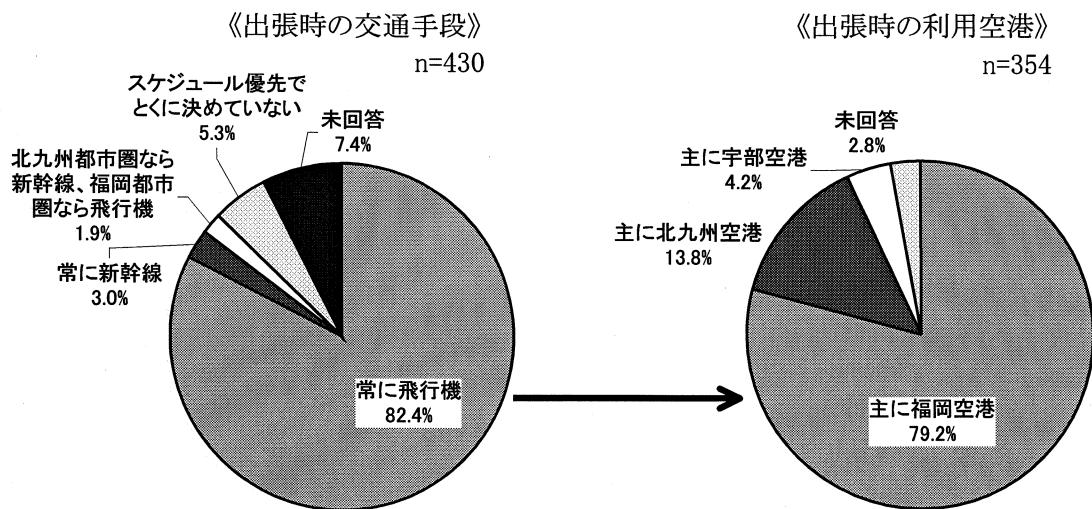
9回以下の人人が約43%と最も多く、以下10～19回(約24%)、20～29回(約16%)と続く。なお、29回以下が約83%を占有するものの、50回以上出張されるヘヴィーユーザーが7%以上いることも見逃せない。



②出張時の交通手段

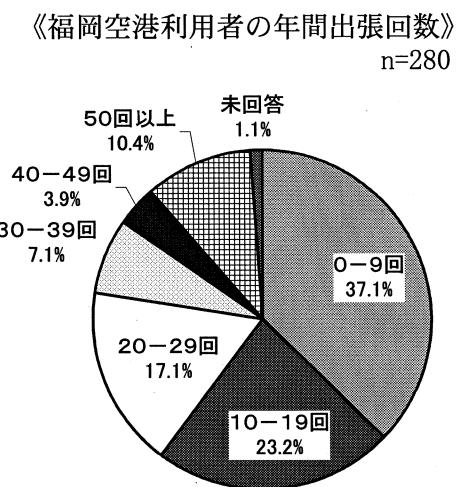
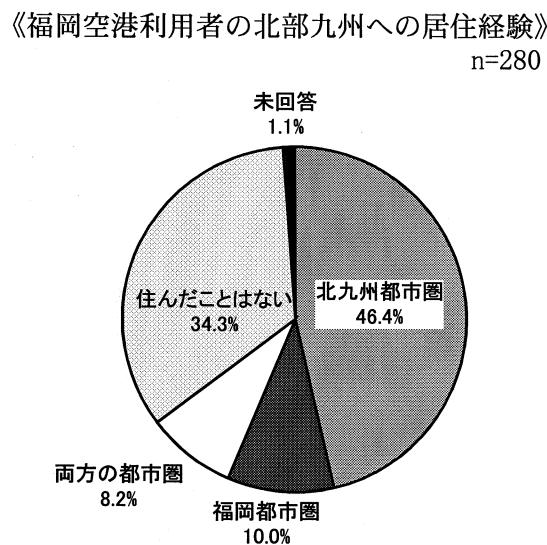
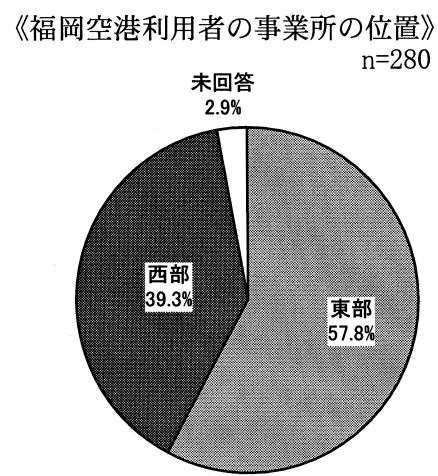
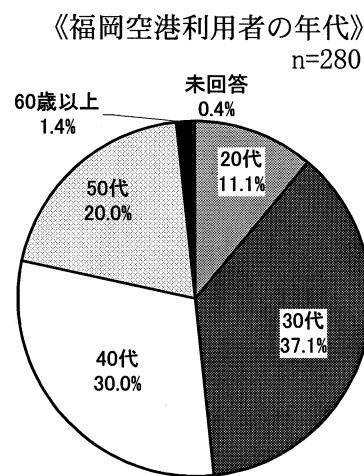
北九州・福岡へ出張する際の交通手段についてみてみると、「常に飛行機を利用」する人が約82%(未回答を除くと約89%)と圧倒的に多い。

これらの内、「主に福岡空港を利用」する人が約79%存在し、全体の2/3(=約82%×約79%)が出張時に福岡空港を利用していることが分かる。また同様に「主に現北九州空港を利用」している人は約14%存在し、全体の1割強となっている。



この主に福岡空港を利用している人を「年代」別にみてみると、全体の年代分布に比して差異はほとんどない。また同様に「北九州都市圏内の事業所の位置」では福岡空港に近い八幡東・西区等の西部地区に所在する事業所の割合が多くなっている(31.9%→39.3%、7.4 ポイント増)。さらに「北部九州での居住経験」では福岡都市圏居住経験者が若干増えているものの、ほとんど差異はない。「年間出張回数」では30回以上の出張の多い人の利用が多い(16.4%→21.4%、5.0 ポイント増)。

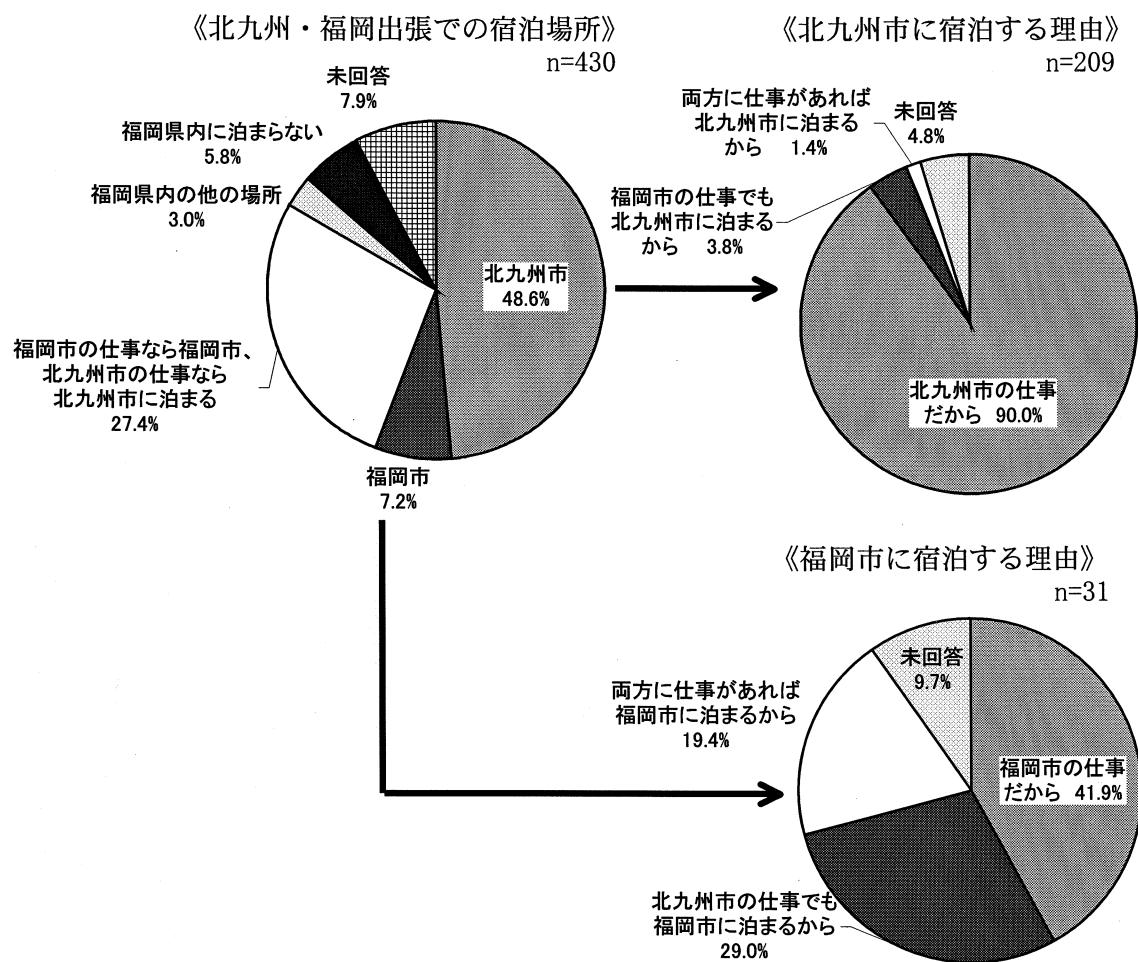
以上から、福岡空港に近い(現北九州空港から遠い)ところに事業所が所在し、比較的頻繁に出張する人が通常の人よりも福岡空港を利用していることが分かる。



③出張時の宿泊場所

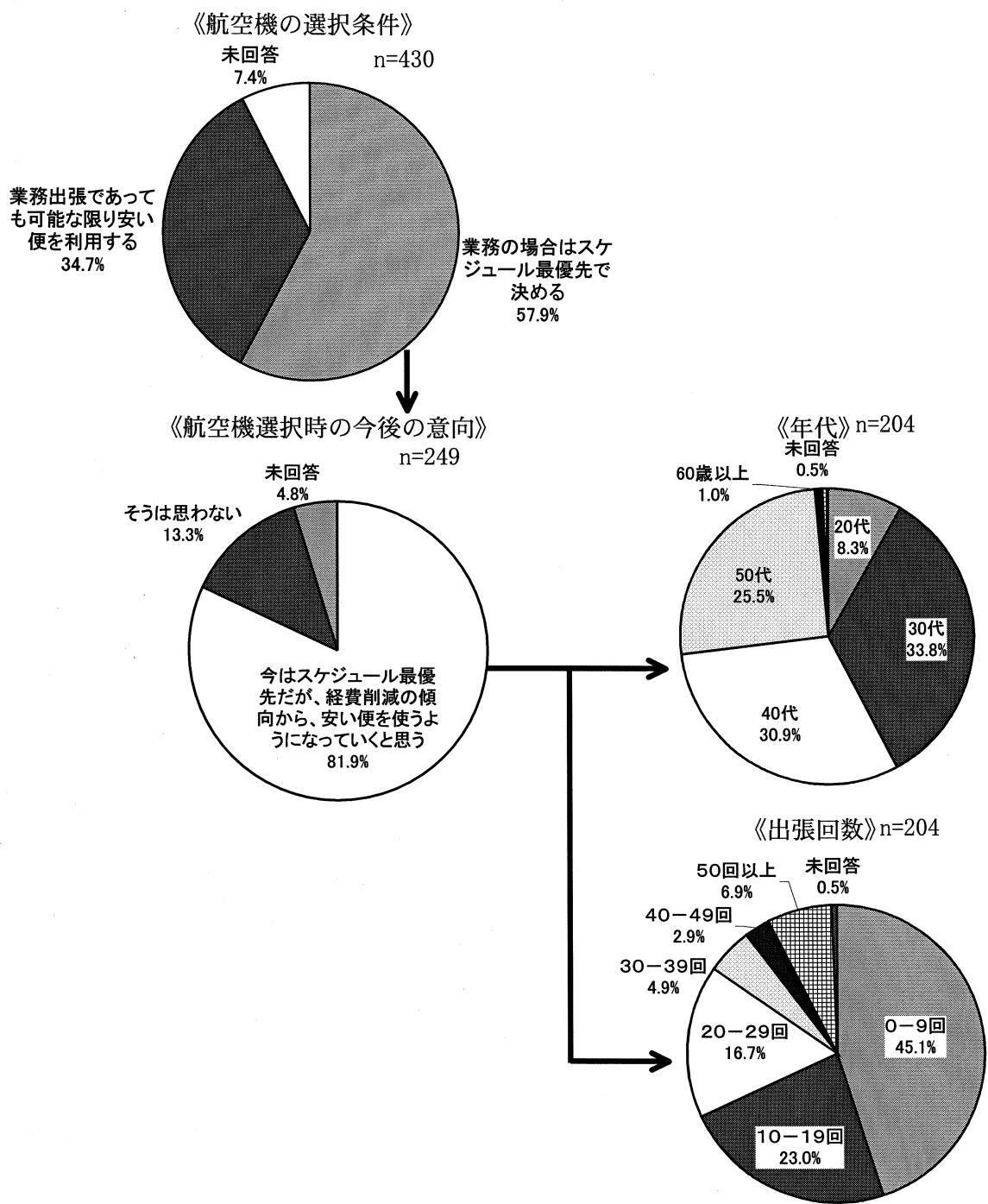
北九州・福岡へ出張する際の宿泊場所についてみてみると、「いつも北九州市に宿泊」する人が約半数(48.6%)存在し、その主たる理由は「北九州市の仕事だから(90.0%)」となっている。また「福岡市の仕事なら福岡市、北九州市の仕事なら北九州市に宿泊」する人が約30%存在し、以上より多くの人が仕事場所で決めていることが分かる。

ただし「いつも福岡市に宿泊」する人において、その割合は7.2%しかないが、そのうち約30%は「北九州市の仕事であっても福岡市に宿泊」するとしている。



④航空機利用時の選択条件

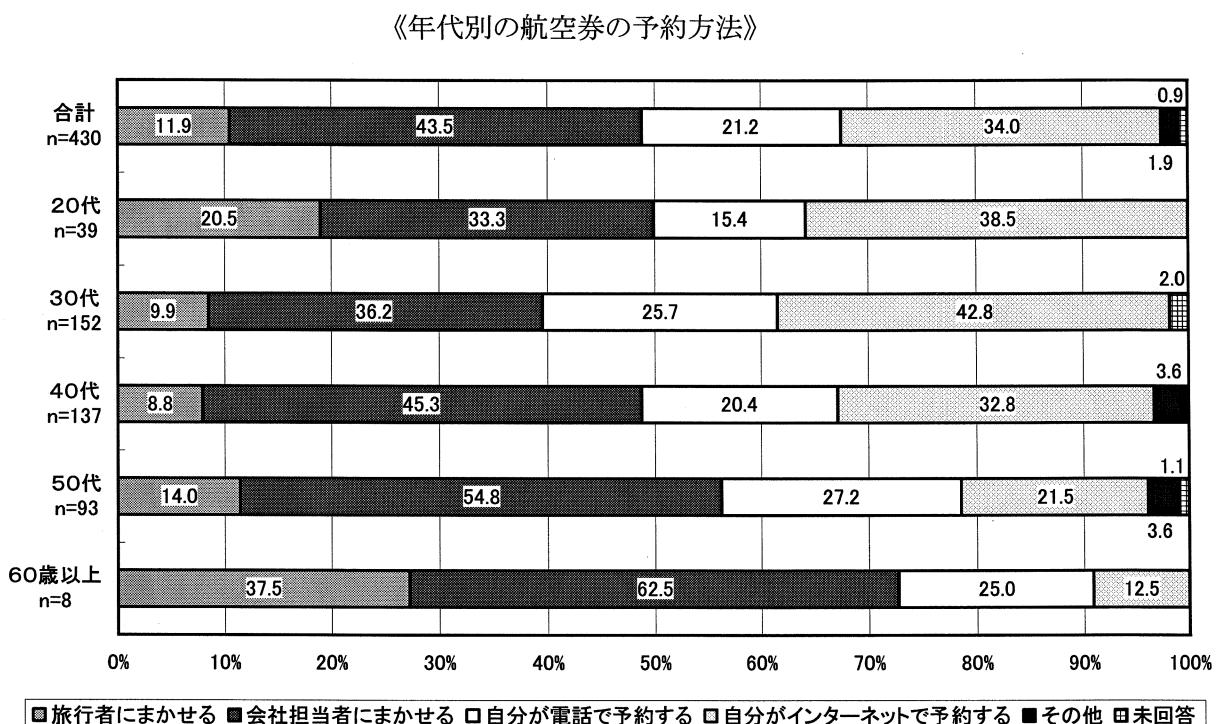
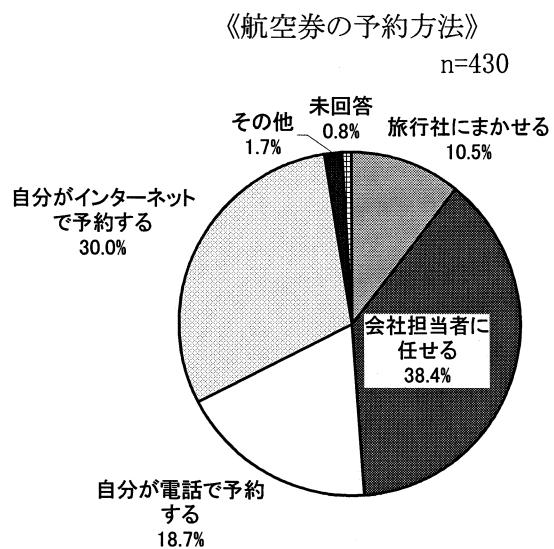
現在のところ、「スケジュール優先」で選択する人(約58%)の方が、「価格優先」で選択する人(約35%)よりも多い。ただし、現在スケジュール優先で選択している人においても、今後は経費節減の傾向から「価格優先」になっていくものと考えている(約82%)。なお、これらの人を年代で見てみると、50代でその意識が高い(21.6%→25.5%、約4ポイント増)ものの、他の年代ではほとんど差異はない。また、出張回数においても差異はみられない。



⑤航空機の予約方法

現在のところ未だ「会社担当者に任せる」人が約 39%で最も多いものの、インターネットの普及に伴い「自分がインターネットで予約」する人も 30%存在する。「自分が電話で予約」する人(約 19%)を合わせれば、自分で予約する人が約半数に達する。

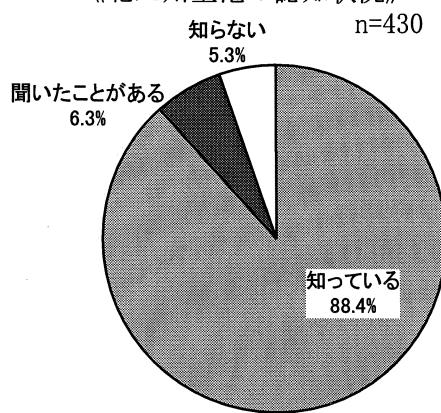
これを年代別に見てみると、30代、40代…と自分で予約する人の割合が減少していく。なお、20代において旅行者にまかせる人が多いのは、出張の経験があまりないためではないかと推測する。



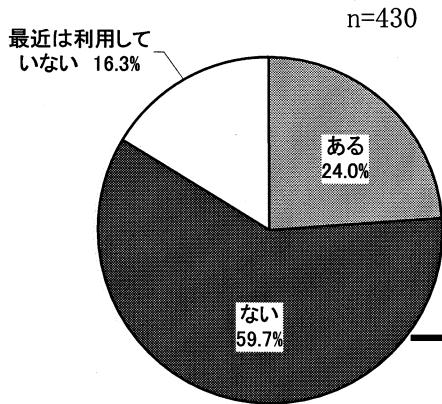
⑥現北九州空港の認知と利用経験

「現北九州空港を知っている」人が約 88%いるものの、実際に「利用している」人は 24%に止まっている。利用していない理由は「時刻がスケジュールに合わない(約 36%)」、「利用するメリットがない(約 34%)」と両者で約 70%を占有する。これは後述するが、便数やアクセス、悪天候による欠航などによるものと考えられる。

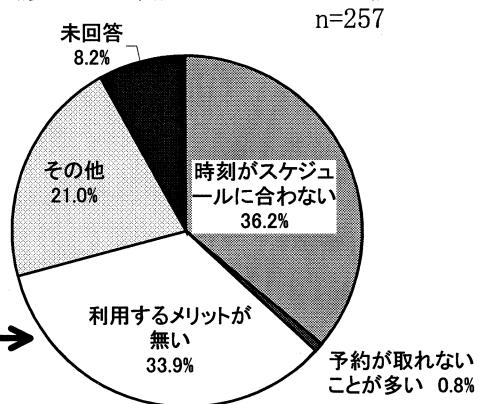
《北九州空港の認知状況》



《北九州空港の利用経験》



《現空港を利用していない理由》

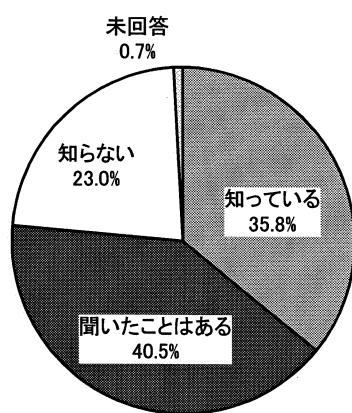


⑦新北九州空港建設の認知状況と利用意向

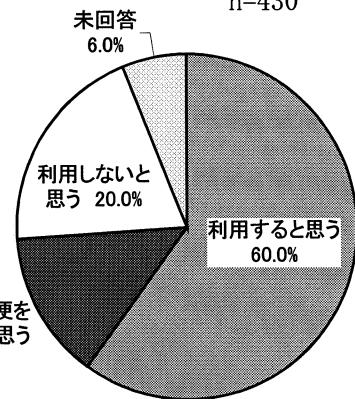
新北九州空港の建設を「知っている」人は約 36%、「聞いたことがある」人が約 40%存在し、認知の程度は別に約 3/4 の人が知っている。

新北九州空港が完成したならば「利用すると思う」人が 60%、「早朝深夜便を利用すると思う」人が 14%と、肯定的に考えている人が約 3/4 存在するものの、「利用しないと思う」人が建設中にもかかわらず 20%存在する。年間の出張回数が多い人ほど、また事業所の所在地が西部地域(八幡・戸畠・若松)にある人の方が利用の意向が強い。なお利用に対して否定的な人のうち 40%は仕事が福岡である、福岡市で泊まるなど、いたし方無い面があるが、他の半数が挙げている理由については「欠航の恐れがある」の他、「便数が少ない」(25%)など根拠の無いものであり、今後のキャンペーン活動が重要であることを示す。

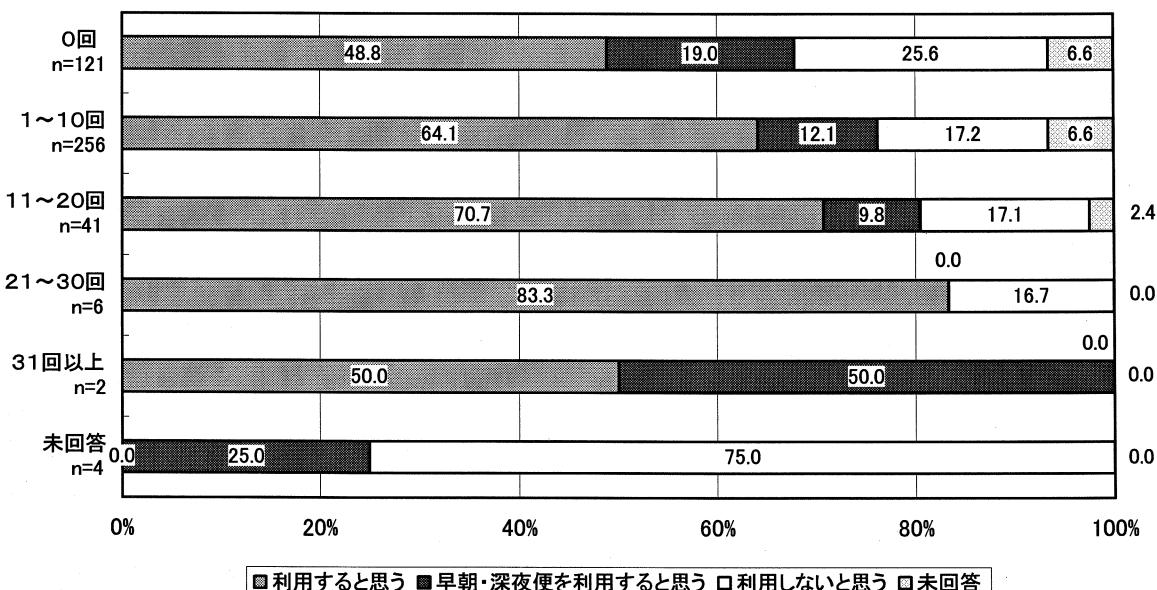
《新北九州空港の建設認知状況》
n=430



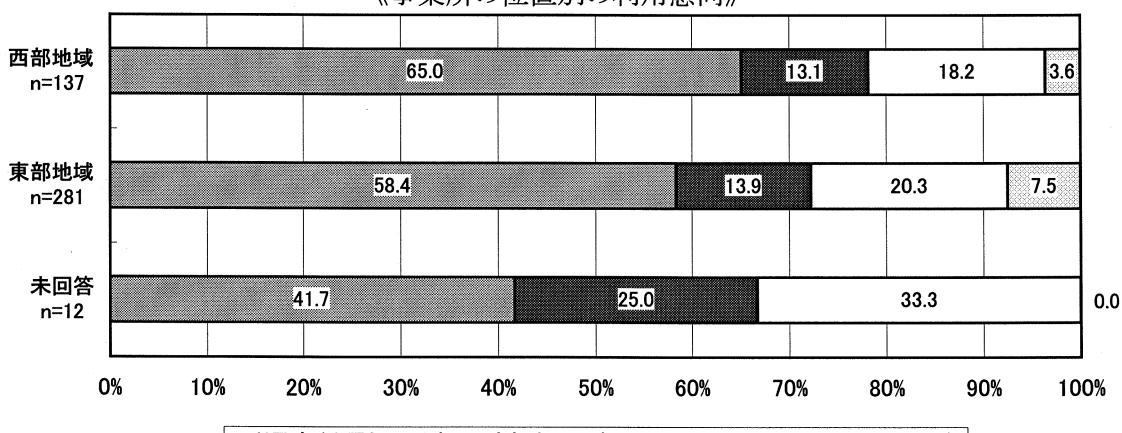
《新北九州空港の利用意向》
n=430



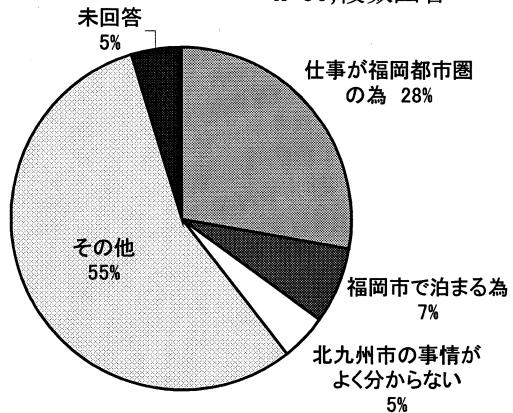
《出張回数別の利用意向》



《事業所の位置別の利用意向》

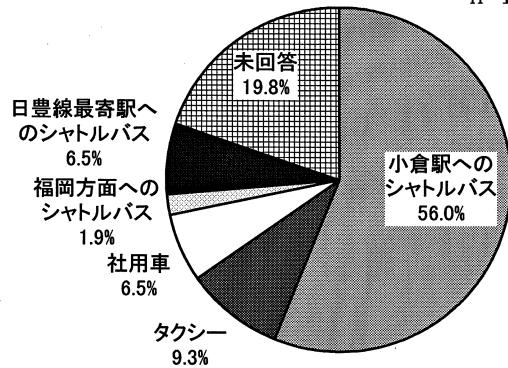


《利用しようと思わない理由》
n=86,複数回答



新空港を利用しようと肯定的に考えている人の新空港へのアクセスをみてみると、「小倉駅からのシャトルバス」を予定している人が 56% に上る。なお、未回答が約 20% 存在し、未だ決めかねている人が比較的多いことが分かる。

《新北九州空港へのアクセス手段》
n=430

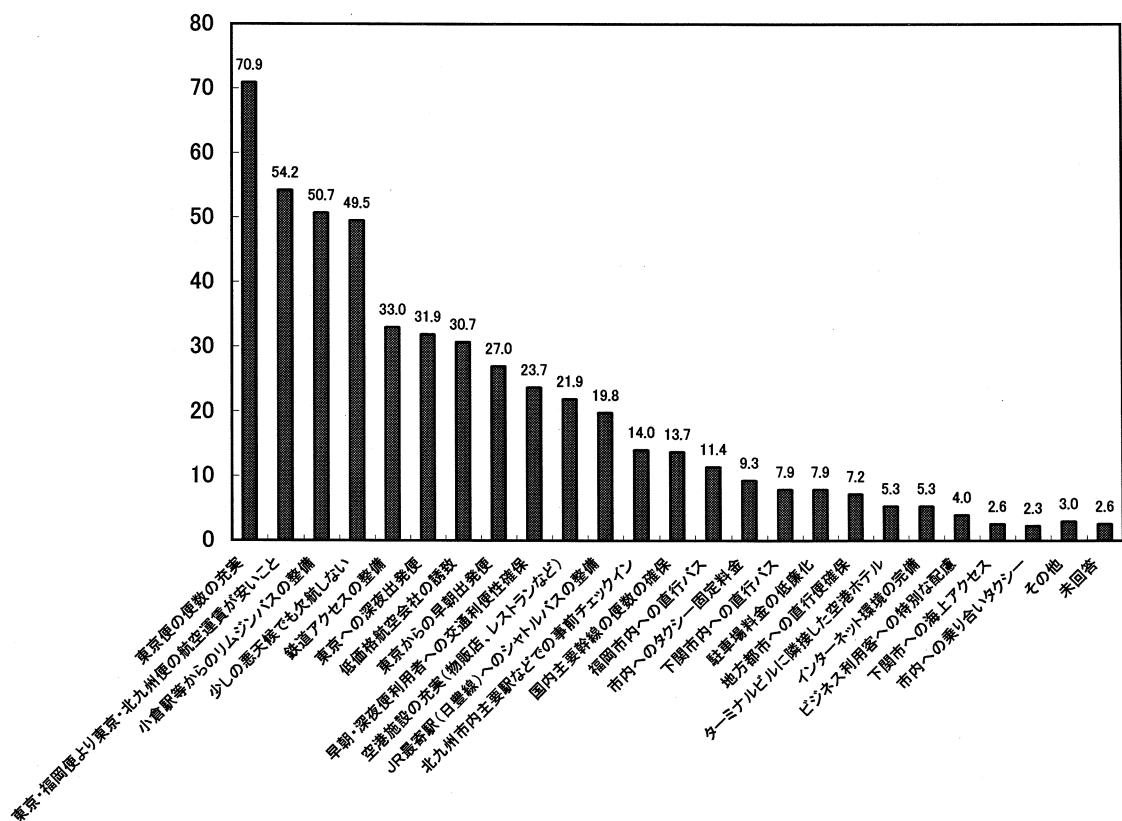


⑧新北九州空港への期待

関東地区居住者であることもあり、70%を超える人が「東京便の充足」を希望している。また同様に北九州～東京間の深夜早朝便に対してもそれぞれ約30%の人が期待している。その他上位には「安価な航空運賃」「リムジンバスや鉄道等のアクセスの整備」を望む声が多い。

なお気がかりなのは、新空港では解消される「悪天候時の欠航」について、懸念している人が今なお半数近く存在することである。ビジネスユースではスケジュール管理が厳しく、予期せぬ欠航は致命的であることは当然のことであるが、開港を2年後に控えた時点でのアンケートにおいても、未だ誤った認識をしている人が半数近く存在する。

《新北九州空港への期待》 n=430,複数回答



⑨新北九州空港への意見・希望の具体的記述

年代	北部九州への居住経験	年間出張回数	意見・希望
20代	なし	20-29回	発着の便数によって福岡から北九州に変更することはあるはず
30代	北九州都市圏にある	20-29回	乗り換えなく目的地に行くことができる交通手段の整備(例、空港～黒崎、空港～折尾、空港～若松：直行バスなど)
40代	福岡都市圏にある	20-29回	福岡～東京便が減るのは絶対いや
40代	両方の都市圏にある	0-9回	確実な運行、JR日豊線最寄り駅へのアクセス整備と快速・特急の停車駅化
40代	北九州都市圏にある	10-19回	ビジネスでは、時間が大切なことで、以下の条件を満たさないと使わないと思います。①欠航しにくい(打ち合わせに遅れる可能性がある空港は避けたい)、②羽田への便が充実している(とくに早朝・深夜)、③八幡方面への移動時間が福岡から八幡と同等以下。
40代	北九州都市圏にある	20-29回	黒崎方面へのアクセスの充実、福岡空港とのメリット差がよく分からない
40代	北九州都市圏にある	20-29回	東京便について便数の充実、今の4便の時間帯では日帰り出張はほぼ不可能(よって、休日移動しか北九州空港は利用していない)
20代	北九州都市圏にある	10-19回	現在の北九州空港をほとんど利用しない理由は、鉄道主要駅との連絡の悪さにつきる。主要駅への連絡がよくなると、早朝、深夜便も必然的に利用価値が高くなると考える
30代	北九州都市圏にある	0-9回	いわゆる田舎くさい地方空港ではなく、規模は小さくても少しおしゃれな感覚の空港になれば、福岡に対抗できると思う。航空便以外での視点からリピータを増やす努力をしていただければうれしい
30代	北九州都市圏にある	20-29回	①鉄道(博多・小倉・大分方面からの直通列車)の整備、無理なら飛行機の時間に合わせて特急列車を最寄り駅(苅田?)に停車させる。②価格を安くするか、福岡便を減らさないと利用者は増えない。
30代	北九州都市圏にある	10-19回	①鉄道アクセス、②便数の拡充
30代	北九州都市圏にある	50回以上	羽田での搭乗口が近いところにあること
50代	なし	10-19回	東京便の便数の充実、少しの悪天候でも欠航しないこと。
40代	北九州都市圏にある	10-19回	空港から都市(小倉・黒崎・博多)へのアクセスへの充実
40代	北九州都市圏にある	10-19回	空港到着後のアクセス(短時間で移動できること)。
40代	北九州都市圏にある	20-29回	①少しの悪天候でも欠航しない。②施設(特に飲食店)の充実。③搭乗手続きの混雑の回避。
20代	北九州都市圏にある	30-39回	バスの整備(空港と苅田駅、空港と小倉駅)。
40代	北九州都市圏にある	10-19回	①便の確実性②低価格化③空港へのアクセス整備
40代	北九州都市圏にある	20-29回	利便性と経済性
40代	北九州都市圏にある	50回以上	①アクセスの充実(特に福岡市との間、新幹線に乗らないですむように) ②経済性((東京→新北九州空港→福岡市) < (東京→福岡空港))
50代	北九州都市圏にある	20-29回	①欠航が多いとスケジュール上利用しづらい、会議などがあるときは福岡空港を選ばなければならない。②便数が少ないときも同様に福岡空港を選ばなければならない。
40代	北九州都市圏にある	0-9回	発着の便数・各交通機関(とくに鉄道)によるアクセスの充実が不可欠であり、福岡空港より総合的に優れていることが望まれる。
40代	北九州都市圏にある	0-9回	ある程度の便数は確保して欲しい。複数会社に参入させて料金・サービスなどの競争をさせて欲しい。空港へのアクセスの便をよくして欲しい。
30代	北九州都市圏にある	40-49回	欠航がなく、確実なスケジュールが組めること。
30代	北九州都市圏にある	0-9回	黒崎・若松方面に行くが、新門司方面へのアクセスは悪いという感が強い。引野口→空港間の高速バスは非常に便利。
40代	両方の都市圏にある	20-29回	宗像方面のお客の確保(アクセスの整備のみならず、プラスアルファが必要(例、リニアモーターカー、巨大アウトレットモールなど))
50代	北九州都市圏にある	0-9回	空港から目的地に容易(時間・移動手段)にアクセスできる交通インフラの整備
60歳以上	なし	0-9回	小倉駅などへのリムジンバスの充実
20代	北九州都市圏にある	0-9回	東京便の便数が充実すれば、間違えなく利用します
30代	北九州都市圏にある	40-49回	鉄道と直結していることが理想(福岡空港は非常にアクセスがよく、便利に感じている)
30代	北九州都市圏にある	0-9回	便数の充実とアクセスの整備(最寄り駅への特急の停車、黒崎方面へのリムジンバス)
30代	なし	20-29回	①価格とアクセスがよいこと ②海外への出口として便が多くあること
50代	北九州都市圏にある	0-9回	交通アクセスの整備
50代	北九州都市圏にある	0-9回	北九州空港から黒崎へのアクセスを整備して欲しい
50代	両方の都市圏にある	20-29回	飛行機の便数はもとより、空港から目的地まで(とくに北九州市内)の交通アクセスがポイント(福岡→北九州間は充実している)

年代	北部九州への居住経験	年間出張回数	意見・希望
30代	なし	0-9回	すべての面(価格・交通など)で福岡空港に勝ち、メリットをアピールしないと難しいと思う。九州はバリアフリーの対応が遅れていると思うので、空港は当然だが黒崎・小倉・下関・大分なども連携して変わって欲しい
50代	北九州都市圏にある	10-19回	①北九州主要地域へのアクセスが便利なこと ②福岡↔北九州主要地域より新空港↔北九州主要地域の交通費が安いこと
50代	北九州都市圏にある	20-29回	福岡空港～北九州より、早く、安いことが利用したい条件
50代	北九州都市圏にある	20-29回	①北九州都心部(小倉駅)からの交通アクセス ②発着便数が多いこと ③悪天候でも欠航しないこと(代替便がとれない)
30代	両方の都市圏にある	10-19回	アクセスが便利であることと、便数の充実がポイントになると考える
30代	北九州都市圏にある	20-29回	空港もしくは最寄り駅までの交通機関の充実及び交通渋滞の緩和を徹底してほしい
40代	北九州都市圏にある	10-19回	鉄道(JR・モノレール)を空港まで乗り入れること
50代	北九州都市圏にある	20-29回	①新空港への交通アクセスの整備(短時間)、福岡空港への新幹線利用より低価格
40代	なし	10-19回	小倉行きシャトルバスの低運賃(500円以下)、発着数(15分間隔以下)、さらなる所要時間の短縮
30代	なし	0-9回	都市へのアクセスを楽にする(例、長崎空港から街までは遠すぎる)、便数を増やす、または大型機を使用して旅客数を確保する、ある程度の土産屋、レストランが欲しい(時間をつぶすため)
50代	なし	30-39回	福岡空港から新北九州空港に変更することは考えていない。新北九州空港を使用するためには独自性が必要(アクセス、便の時刻など)
30代	北九州都市圏にある	20-29回	①便数の充実、②機種の大型化、③運賃を福岡～東京よりも安く
30代	北九州都市圏にある	20-29回	①リムジンバスの料金、駐車場所の考慮、②リムジンバスの運行状況が不安(便数が確保できるのか? 朝夕の渋滞に左右されるのでは? 福岡空港から小倉駅までは地下鉄5分+新幹線20分ではほぼ確実に時間がよめる)
40代	両方の都市圏にある	30-39回	北九州空港を使いづらい理由:①早朝深夜の便がない、②欠航が多い、③飛行機が小さい、④アクセス(バス・電車便)が悪い
未回答	北九州都市圏にある	50回以上	JALのみでなく、ANAその他の複数の航空会社が運行すること(競争が必要)
50代	福岡都市圏にある	20-29回	定刻(時)発着
20代	北九州都市圏にある	0-9回	仕事上、小倉駅に行くことが多いが、福岡空港からJR小倉駅に行く場合でも、地下鉄+新幹線で十分対応可能
30代	北九州都市圏にある	10-19回	東京→福岡空港→(新幹線利用)小倉入りにかかるトータル時間との比較で、1.5時間くらいの差があるとメリットとして感じられると思う。
50代	北九州都市圏にある	0-9回	早く新空港を建設して使用できるようにしてください
30代	北九州都市圏にある	20-29回	①北九州市内の業務拠点への出張がメインであるため、早朝・夜間便を充実してほしい ②羽田空港でボーディングブリッジ使用できるようにして欲しい
40代	北九州都市圏にある	20-29回	①少しくらいの天候不良でも離着陸できるようにして欲しい ②複数の航空会社の乗り入れ(競合)東京～福岡便のような低価格を実現 ③市内への利便性を確保(道路に頼るのは不安なため、モノレール・地下鉄などが安心)
40代	北九州都市圏にある	40-49回	①便数の充実(深夜早朝) ②リムジンバスの確実な運行(定時性など) ③欠航をなくすこと
40代	北九州都市圏にある	40-49回	①欠航がない ②便数が福岡空港並み ③小倉へのアクセス(バス)が整備 ④簡素な経営
30代	北九州都市圏にある	50回以上	①便数の充実、②座席の確保 ③シャトルバスの充実 ④航空会社のラウンジの設置
40代	なし	50回以上	日豊線最寄り駅に特急が停車すること(空港うんぬんより日豊線のアクセスが悪いため、今の北九州空港を利用していない)
40代	両方の都市圏にある	20-29回	悪天候時でも欠航しないようにして欲しい
50代	北九州都市圏にある	30-39回	小倉中心部へのアクセスの充実
40代	なし	0-9回	北九州空港を利用できない理由は、①便数が少ない ②よく欠航する ③小倉へのアクセスが悪い
30代	なし	0-9回	実家が中津にあるが、大分空港の便が悪いため、新空港の利用範囲にあると思う。中津方面への交通の整備も検討をお願いいたします。
50代	北九州都市圏にある	30-39回	①アクセスに特徴が必要(駐車場の無料化)、②待ち時間に工夫が欲しい(ラウンジ、地域紹介コーナーなど)
40代	福岡都市圏にある	10-19回	便数の確保
40代	北九州都市圏にある	0-9回	便数の充実
40代	なし	0-9回	①自宅(下関市長府)への帰省で利用したいが、直行バスの運転を望む(山口宇部空港は直行バスが長府鳥居前に止まるので便利)
40代	北九州都市圏にある	0-9回	ANA、JALが利用できること、アクセスを充実すること
40代	なし	0-9回	交通アクセスの利便性と、空港内設備の充実

年代	北部九州への居住経験	年間出張回数	意見・希望
30代	両方の都市圏にある	0-9回	空港へのアクセスの充実、料金(航空料金・バス料金)が宇部・福岡線に比べ安価なこと
30代	なし	0-9回	雨風に強い空港を目指して欲しい
40代	北九州都市圏にある	0-9回	これまで欠航が多く、利用しづらかった。施設も貧弱。確実性あり、魅力的な環境が整えば利用を検討したい。
50代	両方の都市圏にある	0-9回	①国内主要幹線の便数の充実、②下関市・北九州市内、隣接都市への交通アクセスの充実
50代	北九州都市圏にある	10-19回	空港からすぐに鉄道アクセスがないと時間の予定がたたないので、利用しづらい。小倉までの高速鉄道アクセスが必要と考える。
50代	北九州都市圏にある	20-29回	①欠航が改善されるか分からない、②小倉駅行きバスは10分ピッチで ③空港の安全性(福岡と差が?)
40代	北九州都市圏にある	50回以上	便数の充実、777クラスの発着
40代	北九州都市圏にある	50回以上	東京往復で早朝深夜便ができるか否かが利用するか否かの判断の分かれ目になると思う
40代	北九州都市圏にある	20-29回	アクセスが利用増の大きなポイントになると思う
30代	北九州都市圏にある	10-19回	①便数の確保、②現行の東京福岡便は割り引き体系が充実しているので、それと同等のメリットがあること、③空港へのアクセスがよいこと
40代	北九州都市圏にある	50回以上	①東京から福岡便の特別割引よりも安いこと ②空港からJR小倉駅へのアクセスがよいこと、安いこと
30代	なし	0-9回	①多くの便数、②小倉駅へのアクセスの利便性
40代	なし	50回以上	営業マンにとって、早くて利便性が最重要ポイント。天候に左右されるような不安定な運行となるのであれば、切り替えは難しいと思う。
30代	福岡都市圏にある	10-19回	競争がある福岡便の方が値引きが大きく、お得感がある
30代	なし	0-9回	福岡空港と同等またはそれ以上に東京からのアクセスが便利な料金、便配置をお願いする
50代	なし	0-9回	JR最寄駅へのアクセス整備、並びにJRへのタイムリーな接続
40代	なし	20-29回	空港利用情報を関東圏へ適宜開示する
40代	北九州都市圏にある	20-29回	小倉北区、南区からは現在の空港より遠くなる。空港までの交通の便をよくして欲しい。モノレール乗り入れも検討して欲しい。
50代	北九州都市圏にある	20-29回	現北九州空港から小倉駅まで西鉄バスで30分強の時間を要している。新北九州空港では30分以下で小倉までアクセスできるように希望します。
50代	北九州都市圏にある	10-19回	福岡で仕事がある人に福岡空港と競合して北九州空港に引き寄せるのはなかなか至難の業ではなかろうか。地図をみると、単なる思いつきだが、北九州空港から宇部、徳山などへ高速艇を出してこれらの地区的旅客を引き寄せてはどうか。
50代	北九州都市圏にある	0-9回	昔、国際線のハブ空港とする構想があったのでは?
50代	北九州都市圏にある	0-9回	福岡市内への利便性を考えると、新空港を利用する機会、可能性は極めて少ない。
40代	福岡都市圏にある	10-19回	①北九州市内へのアクセスの利便性 ②便数(東京)の増加 ③深夜早朝便の設定
50代	北九州都市圏にある	0-9回	便数が増えることが絶対条件と考える
20代	なし	0-9回	①空港周辺設備の充実 ②東京～福岡間の料金+福岡～小倉間の料金よりも安ければよい
30代	両方の都市圏にある	0-9回	東京便の充実と北九州市内へのアクセスの整備
50代	北九州都市圏にある	10-19回	小倉駅までの交通整備の充実を望む
40代	なし	0-9回	空港を利用するにあたり目的地へ行くまで便利(早い、安い、乗り換え不要など)であること
40代	福岡都市圏にある	0-9回	新幹線よりも便が多く(例えば、ピーク時1時間に1本羽田便を設定するなど)、料金が小倉までのバス代を含めても安い
60歳以上	福岡都市圏にある	10-19回	福岡空港より便利、安価であれば利用する人が自然と増加すると思う
50代	なし	20-29回	便数不足、欠航の多さ、アクセス面で利用していなかったが、これが解消できれば利用すると思う
30代	福岡都市圏にある	0-9回	福岡から東京間よりも安い金額で低価格航空会社の誘致が必要
50代	両方の都市圏にある	0-9回	スカイマークの運行をお願いする
40代	両方の都市圏にある	10-19回	贅沢なターミナルビルは不要(現福岡空港は華美)
40代	北九州都市圏にある	40-49回	JRの乗り入れを是非お願いしたい。時間が計算できることと、九州各地へのアクセスの向上が図れる。できれば新幹線の乗り入れがのぞましいが最低でも札幌空港並に快速電車の運行が不可欠である。これなくして、福岡空港からの乗り換えは考えられない。
30代	北九州都市圏にある	10-19回	アクセス整備・便数増加、欠航便の減少
30代	北九州都市圏にある	10-19回	便数の充実、天候によって欠航しない
30代	なし	30-39回	北九州への出張で、北九州空港を使うためには少なくとも福岡空港と同等のサービスが確保できなければならない。

年代	北部九州への居住経験	年間出張回数	意見・希望
30代	福岡都市圏にある	40~49回	空港から市内へのアクセスの利便性が不可欠。とくにリムジンバスなど空港到着後、待ち時間なく(10分以内)乗れるようになるとよい。
50代	なし	50回以上	東京便が少しでも多いことを望む
30代	北九州都市圏にある	40~49回	安い、多くて、アクセスが楽なこと。できれば羽田で北九州行飛行機に乗り込むのに、バスを使わないように。
30代	北九州都市圏にある	0~9回	少なくともある程度の悪天候でも使用でき(福岡空港と同等)、福岡便と変わらない価格帯であり、小倉駅への利便性があり、かつある程度の東京都の間の便数(福岡空港におよばないまでも)が確保されるのであれば、必ず使用すると思う。
40代	なし	20~29回	羽田・伊丹便が十分確保できること。アクセスの充実(福岡空港は理想的)
40代	両方の都市圏にある	10~19回	北九州市内へのアクセス充実と便数増をお願いしたい
40代	北九州都市圏にある	50回以上	モノレール、地下鉄などの時間のよめる乗り物の完備
30代	北九州都市圏にある	30~39回	東京便の充実(便数、運賃)
30代	両方の都市圏にある	10~19回	福岡空港発着便に負けない、あるいは福岡空港にないメリットが欲しい
30代	北九州都市圏にある	10~19回	アクセスの充実、格安料金の適用、便数の確保
20代	北九州都市圏にある	10~19回	東京から北九州の便数を1時間に1本必要。JRへのアクセスの利便性。
30代	北九州都市圏にある	30~39回	便数の充実。ボーディングブリッジまで近いこと。
20代	北九州都市圏にある	0~9回	小倉駅までのバスの本数の充実。大分・福岡の名産品を置けばいいと考える。
30代	北九州都市圏にある	10~19回	福岡の用事は福岡空港、北九州の用事は新空港を利用したい。そのためには、東京便の充実と空港へのアクセスを充実させる必要がある
30代	北九州都市圏にある	20~29回	①便数の増加 ②駐車場の確保と低料金化 ③アクセスの多様化 ④羽田発着ターミナルのゲート入り口の付近であること
30代	未回答	10~19回	確実さが最重要(少々の悪天候でも欠航しない)。その上で便利さ(便数、中心部へのアクセスなど)
50代	北九州都市圏にある	20~29回	アクセスの充実(少なくとも福岡空港から来るよりも早いこと)。シャトル便の本数の確保。
20代	北九州都市圏にある	10~19回	アクセスの充実(シャトルバス、モノレール、地下鉄などの充実)
40代	なし	10~19回	アクセスがよければOK
30代	北九州都市圏にある	0~9回	①八幡・戸畠方面へもシャトルバスがあると便利 ②東京～北九州便は最低でも1時間に1本欲しい ③スーパーシートのある大きめのジャンボで運行して欲しい
20代	北九州都市圏にある	0~9回	①八幡・戸畠方面へもシャトルバスがあると便利 ②東京～北九州便は最低でも1時間に1本欲しい ③スーパーシートのある大きめのジャンボにして欲しい
30代	北九州都市圏にある	10~19回	①アクセスをよくして欲しい(低料金、利便性)
20代	北九州都市圏にある	10~19回	プライベートでも利用するため、低価格
50代	福岡都市圏にある	0~9回	東京～北九州便の数を多くして欲しい
30代	福岡都市圏にある	0~9回	福岡空港が日本全国の中でも上位になるほど、便利な空港であるため、国内線は福岡空港、国際線は新北九州空港になればよいと思うが、現北九州空港は少しの悪天候でも欠航してしまうため、あまり新空港ができたとしても期待ができない。
40代	北九州都市圏にある	10~19回	新北九州空港と小倉駅間の交通アクセスの整備が優先条件です
30代	両方の都市圏にある	0~9回	欠航が少ないと、アクセスがよいこと
50代	北九州都市圏にある	0~9回	①バリアフリーであること ②インフォメーションセンターがしっかりしていること(出張中に必要な情報を簡単に入手できること)
50代	北九州都市圏にある	20~29回	本社が北九州市のため、北九州空港を利用しているが、1日の便数が少ないため、福岡・北九州新幹線を利用していている。1日の往復の便数が増えれば、北九州空港を利用する機会が増えると考える
30代	北九州都市圏にある	0~9回	アクセスの充実
30代	北九州都市圏にある	10~19回	山口・北九州・遠賀・日豊・筑豊からの利用客のために、駐車場を充実(施設、価格など)を図るべき。
40代	両方の都市圏にある	0~9回	空港から小倉(駅)30分位(直通で)での移動可能な交通手段の確保
40代	北九州都市圏にある	0~9回	便数を大幅に増やして欲しい
30代	北九州都市圏にある	0~9回	①福岡空港との役割分担を明確にするべき ②新北九州空港は24時間離着陸可能という特徴を生かして国際線主体で運用すればよい ③滑走路を早急に3500~4000mに延長すべき
30代	なし	0~9回	①現北九州空港は知る人ぞ知る空港 ②新空港は定時制、速達性の確保は不可欠 ③空港が地域のシンボルになるように
30代	北九州都市圏にある	0~9回	①悪天候でも海上路(橋)が通行できること ②悪天候でも離発着が可能 ③アクセスが容易 ④便数が多い ⑤駐車場が広く安価

年代	北部九州への居住経験	年間出張回数	意見・希望
40代	北九州都市圏にある	20~29回	国内のローカル線を問わず、便数が多いと助かる。24時間発着が可能なのであれば最大限の有効利用を望む
40代	北九州都市圏にある	0~9回	①福岡空港の利便性に近づけるよう努力してほしい ②ジャンボが離発着できる空港にして欲しい
60歳以上	なし	10~19回	新空港に、市内はもとより福岡などへの鉄道・バスなどを整備する。
50代	北九州都市圏にある	20~29回	航空運賃の設定を福岡便よりも安くして欲しい
40代	なし	0~9回	①便数を多くして欲しい ②小倉・博多へのアクセスを充実して欲しい
30代	なし	20~29回	①便数の充実 ②博多までの交通アクセスの充実
40代	なし	0~9回	空港から他の交通機関へのアクセスを充実させて欲しい
30代	北九州都市圏にある	0~9回	北九州市及び京築地区などの地域が誇れる運営を望む(地域とともに発展)
30代	なし	10~19回	東京便の最終を8時にして欲しい
30代	なし	0~9回	空港から会社までの飛行機の便に伴う送迎バスの充実
50代	なし	20~29回	空港から目的地へタイムリーに移動できるように交通の充実化を望む ①定時運行の確保 ②空港アクセスの充実 ③セキュリティチェック等の時間が長い(よって、近距離なら新幹線が便利)
30代	なし	20~29回	悪天候でも福岡空港に着陸しないこと
20代	北九州都市圏にある	10~19回	①天候に左右されず、②羽田空港出発ロビーが直接乗り降り可能な大型機を運行して欲しい。③できれば飛行時間の短縮(1.0h以下)も検討願いたい
30代	なし	10~19回	北九州の天候の状態で空港が変更されることのないようにして欲しい
50代	なし	0~9回	北九州都市圏にある
40代	北九州都市圏にある	20~29回	空港施設の充実(待合せ時間の充実のため)

(4) 調査結果からの課題

①北部九州への出張時の交通手段 ー多くの人が福岡空港を利用ー

今回の調査対象となったビジネスパーソンにおいて、80%を超える人が月に1~2回程度出張をしている。これらの人々は北九州・福岡への出張に際して、80%を超える人が「常に飛行機」を利用しておらず、さらにその内、約80%の人が「福岡空港」を利用している。一方、「現北九州空港」を利用している人は約14%に止まっている。なお、福岡空港を利用している人の特徴は、事業所が比較的福岡空港に近い八幡東・西区(西部地区)に所在し、年間出張回数が比較的多い。また宿泊場所については、若干(2%)北九州市の仕事であっても福岡市に宿泊する人がいるものの、大半は出張先の地域に宿泊している。

以上から、北九州地域で仕事をする人に対しては、アクセスや便数を充実・充足させることにより、現在の福岡空港利用から新北九州空港利用へと変えられる可能性があることが判る。

②航空機の選択 ー現在はスケジュール優先だが、今後は価格にも配慮するー

約60%の人が現在はスケジュールを優先して航空機を選択しているが、これらの中、約80%が今後はスケジュールのみならず、価格にも配慮して航空機を選択するようになると見ており、とくに上級管理職層である50代にその傾向が強い。

やや景気が好転してきているとはいえ、企業の経費節減要求は一層強まるものと思われ、低価格航空会社の誘致や東京～福岡便よりも安価なチケットの販売などが必要であることが判る。

また航空機の予約方法においても、若い世代を中心に会社に任せのではなく、自らインターネットで予約する人が多くなっている。出張旅費が定額制ならば、インターネットを駆使して

より一層安価なチケットを入手するようになるものと考えられる。

③現北九州空港の認知と利用状況 ー知っているものの、利用していないー

約 90% の人が現北九州空港の存在を知っているが、実際に利用している人は約 1/4 に過ぎない。また以前は利用していたが最近は利用していない人が 20% 近く存在する。利用していない理由の第一位は、スケジュールが合わない、つまり便数が不十分であるとしている。またその他の理由には「天候によっては欠航する」と回答している人が多い。

ビジネスユースにおいては、前記②の選択条件でもあったようにスケジュールを最優先しており、便数の不足や突然の欠航は大きなマイナス要因である。

④新北九州空港の認知と利用意向 ー約 3/4 の人が新空港を認知し利用に前向きー

新北九州空港の建設を程度の差はあれ 3/4 以上の人気が知っており、利用しようと考えている。ただし、利用を確かなものにするためには、これまでの回答及び自由意見から「便数の充足」「アクセスの整備」「安価な航空運賃」を実現する必要がある。ただし、すべてを満足させることは非効率的かつ非現実的であるため、福岡空港との差別化、顧客の絞込みなどの観点から行うことがベターである。いずれにして関東地区居住のビジネスパーソンは実利的実質的に行動するものと考えられ、顧客を細分化しカテゴリー毎にどういった QCD (Quality, Cost, Delivery) を求めているのかといった方向で検討する必要がある。

なお、「悪天候時の欠航」を懸念している人が今なお多く存在しており、PR を通じて開港までに完全に払拭しなければならない。

第2章 北九州市及びその周辺地域居住のビジネスパーソンの動向調査

(1) 調査計画

①調査目的

現在建設中の新北九州空港完成後の利用促進を図るために、地元の北九州市およびその周辺地域居住住民の利用増を図ることが重要である。本調査は、その地元住民特にビジネスパーソンの空港利用の実態と、新北九州空港の利用促進策を探るために実施された。

②調査地域

北九州市及びその周辺地域(北九州市西部地区、北九州市東部地区、下関市、中津・宇佐市、田川・飯塚市、京築地区、その他)

③調査方法

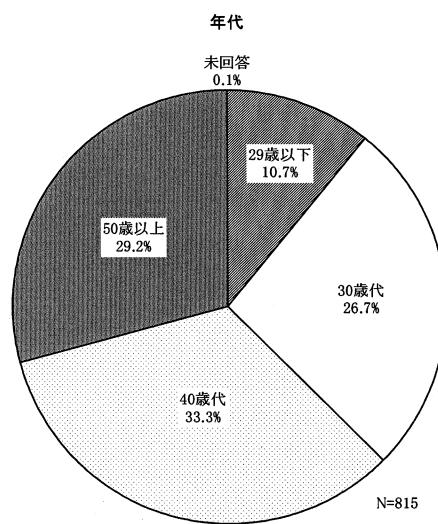
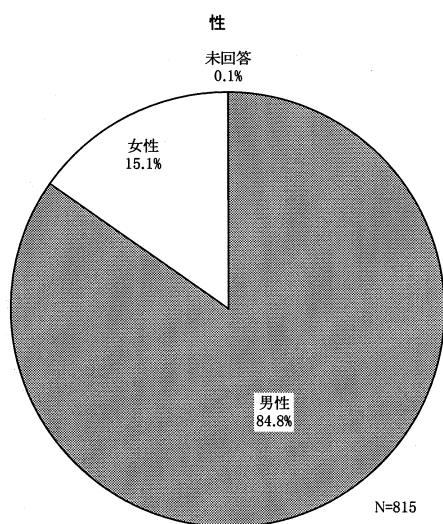
上記地域内の主要企業や公共団体等を直接訪問し社員に対し調査票配布を依頼し、対象者は自記入でアンケートに回答した。

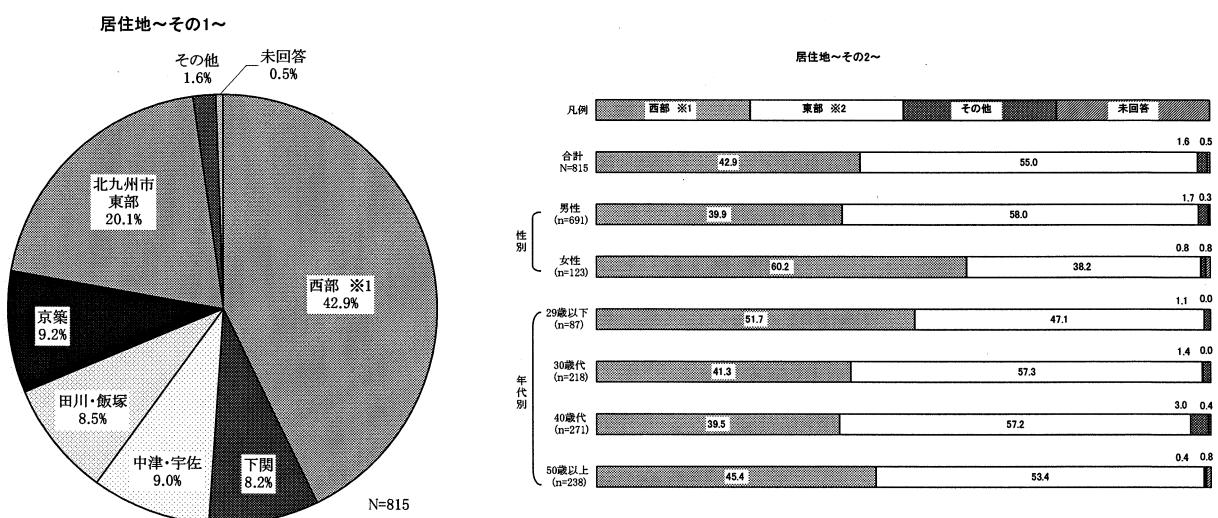
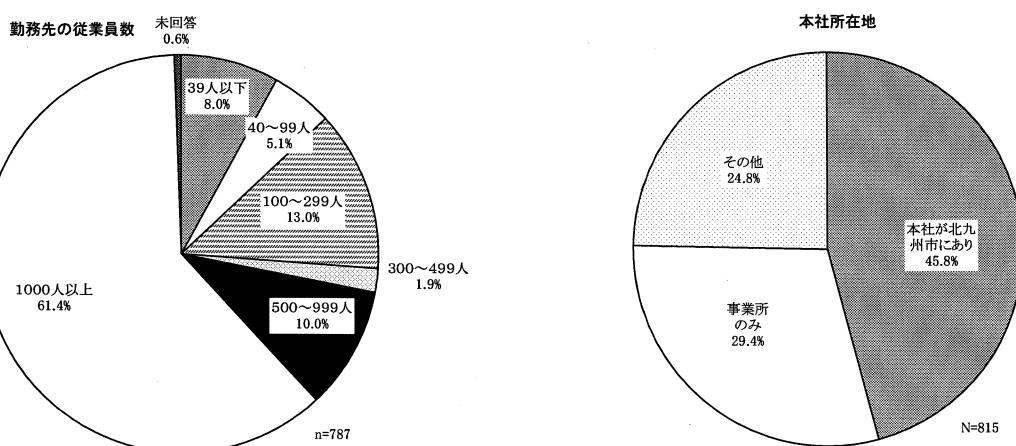
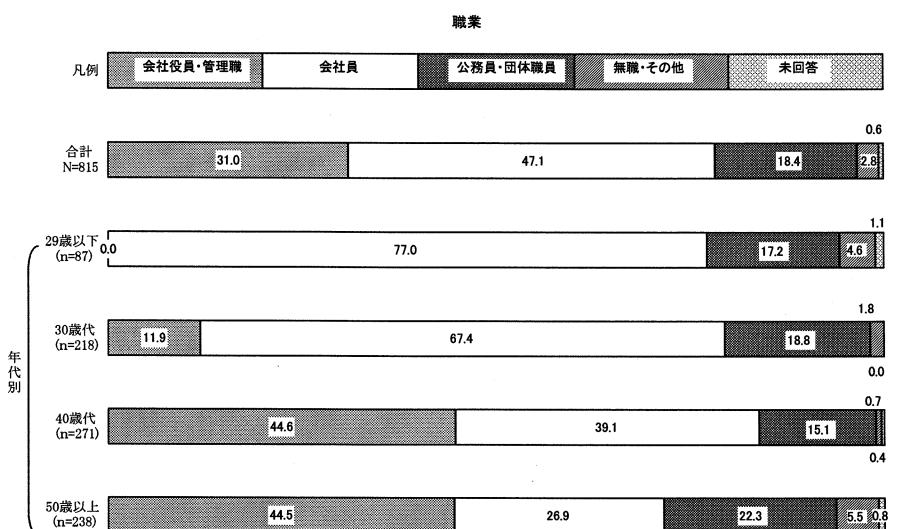
④調査対象:企業等に勤務し、この1年間に航空機を利用した出張や旅行の経験がある男女

有効サンプル数:815サンプル

⑤調査期間:2003年12月2日～2004年1月16日

(2) 調査対象者の特性





※1 西部の内訳: 北九州市西部(21.3%)、中間市(3.6%)、遠賀郡(2.9%)、宗像市(2.5%)、宗像郡(0.9%)、直方市(6.1%)、鞍手郡(5.6%)

※2 東部の内訳: 下関(8.2%)、中津・宇佐(9.0%)、田川・飯塚(8.5%)、京築(9.2%)、北九州市東部(20.1%)

■クロス軸について

以下の分析においては、現北九州空港の利用経験と新北九州空港への利用意向に関する態度尺度を作成してクロス項目としている。クロス項目のカテゴリー化の具体的な内容は以下の通りである。また、その特性は下表の通りである。

『北九州空港利用経験』

- ・高頻度利用者：北九州空港の利用経験 20 回以上
- ・低頻度利用者：北九州空港の利用経験 1～19 回
- ・非利用者：北九州空港の利用経験なし

『新北九州空港へのロイヤリティ（＝忠誠度）』

新北九州空港の利用意向の質問（Q11、巻末質問票参照）のうち、東京便に関する質問項目（⑧～⑭、同）7 項目中、

- ・高ロイヤリティ：7 項目すべて利用意向あり
- ・中ロイヤリティ：4～6 項目に利用意向あり
- ・低ロイヤリティ：1～3 項目に利用意向あり及び利用意向まったくなし

		北九州空港利用経験					新北九州空港へのロイヤリティ		
		合計	高頻度利用者	低頻度利用者	非利用者	未回答	高ロイ ヤリティ	中ロイ ヤリティ	低ロイ ヤリティ
	合計	815 100.0	101 12.4	200 24.5	510 62.6	4 0.5	350 42.9	233 28.6	232 28.5
性別	男性	691 100.0	96 13.9	181 26.2	412 59.6	2 0.3	315 45.6	201 29.1	175 25.3
	女性	123 100.0	5 4.1	19 15.4	98 79.7	1 0.8	35 28.5	32 26.0	56 45.5
年代別	29歳以下	87 100.0	7 8.0	17 19.5	63 72.4	0 0.0	30 34.5	24 27.6	33 37.9
	30歳代	218 100.0	34 15.6	50 22.9	134 61.5	0 0.0	109 50.0	53 24.3	56 25.7
	40歳代	271 100.0	34 12.5	73 26.9	161 59.4	3 1.1	112 41.3	85 31.4	74 27.3
	50歳以上	238 100.0	26 10.9	60 25.2	152 63.9	- -	99 41.6	71 29.8	68 28.6
	会社役員・ 管理職	253 100.0	44 17.4	86 34.0	122 48.2	1 0.4	118 46.6	79 31.2	56 22.1
職業別	会社員	384 100.0	55 14.3	78 20.3	251 65.4	0 0.0	171 44.5	101 26.3	112 29.2
	公務員・ 団体職員	150 100.0	2 1.3	28 18.7	119 79.3	1 0.7	50 33.3	49 32.7	51 34.0
	その他	23 100.0	0 0.0	7 30.4	16 69.6	- -	10 43.5	2 8.7	11 47.8
	従業員数別	99人以下 100人	103 1.9	24 23.3	76 73.8	1 1.0	31 30.1	31 30.1	41 39.8
	100～ 299人	102 100.0	4 3.9	12 11.8	86 84.3	0 0.0	30 29.4	29 28.4	43 42.2
	300～ 999人	94 100.0	1 1.1	7 7.4	85 90.4	1 1.1	35 37.2	30 31.9	29 30.9
	1000人以上	483 100.0	94 19.5	148 30.6	241 49.9	- -	238 49.3	139 28.8	106 21.9

(注 1) クロス項目中、『未回答』を除外しているため、合計値はサンプル数の計に一致しない。以下、同様。

(注 2) 図中の網模様は、概ね全体のパーセンテージを 5% 程度上回るもの。以下同様。

現北九州空港の利用経験と新北九州空港に対するロイヤリティの関係をみると、下表のようになります。特に非利用者は低ロイヤリティである層と殆ど一致していることが明らかである。以下の分析においては、この点を考慮した分析を行う。

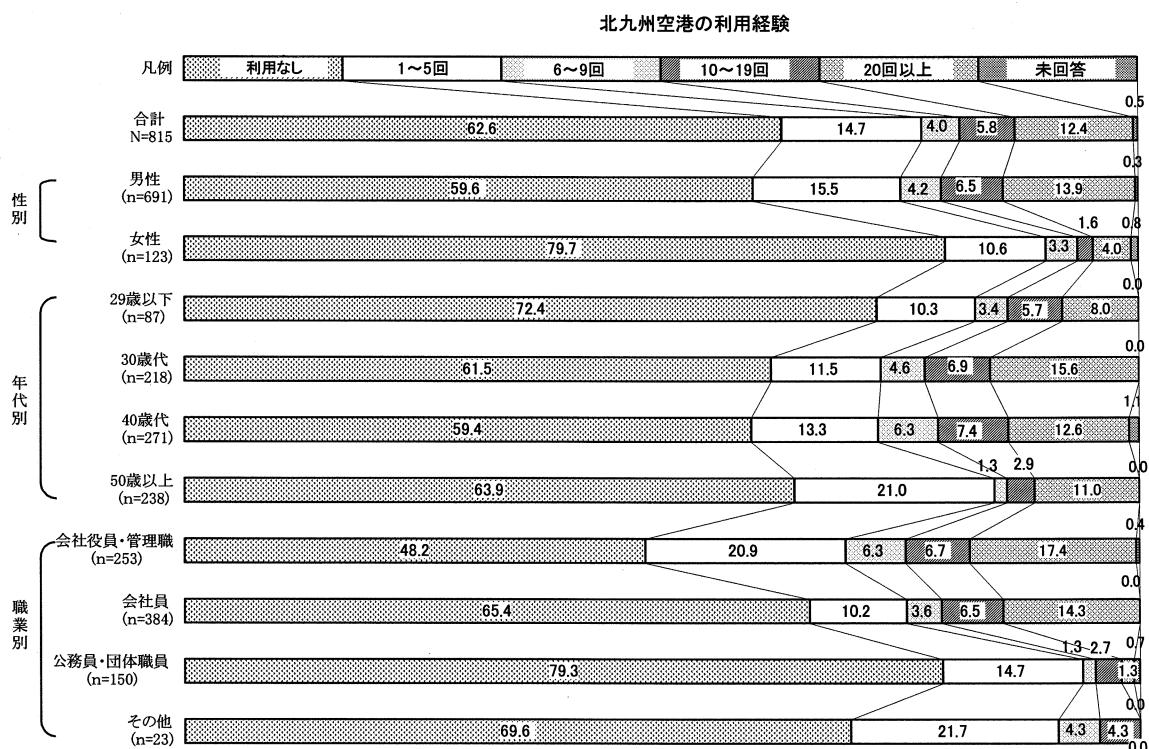
■北九州空港利用経験と新北九州空港ロイヤリティの関係

	合計	高頻度利用者	低頻度利用者	非利用者	未回答
合計	815 100.0	101 12.4	200 24.5	510 62.6	4 0.5
ロイヤリティ度	高ロイヤリティ	350 100.0	65 18.6	99 28.3	186 53.1
	中ロイヤリティ	233 100.0	28 12.0	65 27.9	137 58.8
	低ロイヤリティ	232 100.0	8 3.4	36 15.5	187 80.6

(3) 調査結果

①北九州空港の利用経験

本調査の調査対象は、「企業等に勤務し、この1年間に航空機を利用した出張や旅行の経験がある男女」であるが、現北九州空港を利用したことがない人が63%と過半数を占める。前述のようにこれまでの利用回数が19回以下の低頻度利用層も25%と大変多い。20回以上の高頻度利用層は12%である。2003年に実施した福岡都市圏住民対象調査では、福岡空港の20回以上の利用者は82%であったからこれに比べると、現在の北九州空港はその便数の少なさもあって北九州地区においての利用経験者は少ないといえる。(ただし、現在の就航便の利用率は極めて高率であることを付記しておく。)



次に本調査の特徴をよく表す居住地と北九州空港利用者層の関係をみておく。

下表にみるように、西部地区居住者には『非利用者』が圧倒的に多い。これは福岡空港との近接性や北九州空港へのアクセスの不便さからみて当然であるが、東部地区居住者にも 48%と半数近くの『非利用者』が存在し、北九州空港の利用経験者が少ないことを表している。

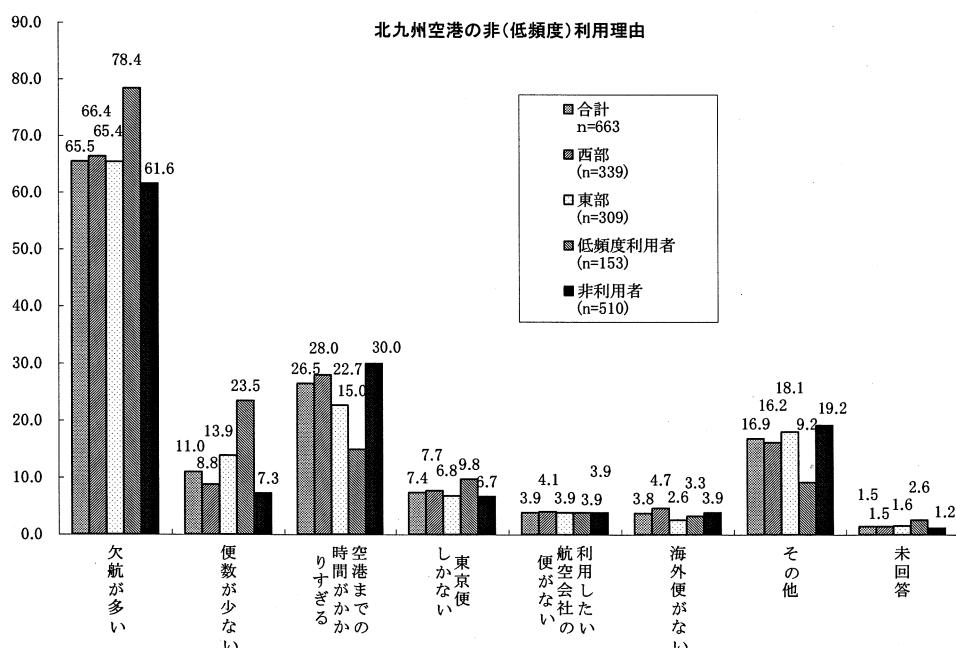
■北九州空港の利用者層

		合計	高頻度利用者	低頻度利用者	非利用者	未回答
合計		815 100.0	101 12.4	200 24.5	510 62.6	4 0.5
居住地	西部	350 100.0	1 0.3	67 19.2	281 80.3	1 0.3
	東部	448 100.0	99 22.1	131 29.2	216 48.2	2 0.4

②北九州空港の非(低頻度)利用理由

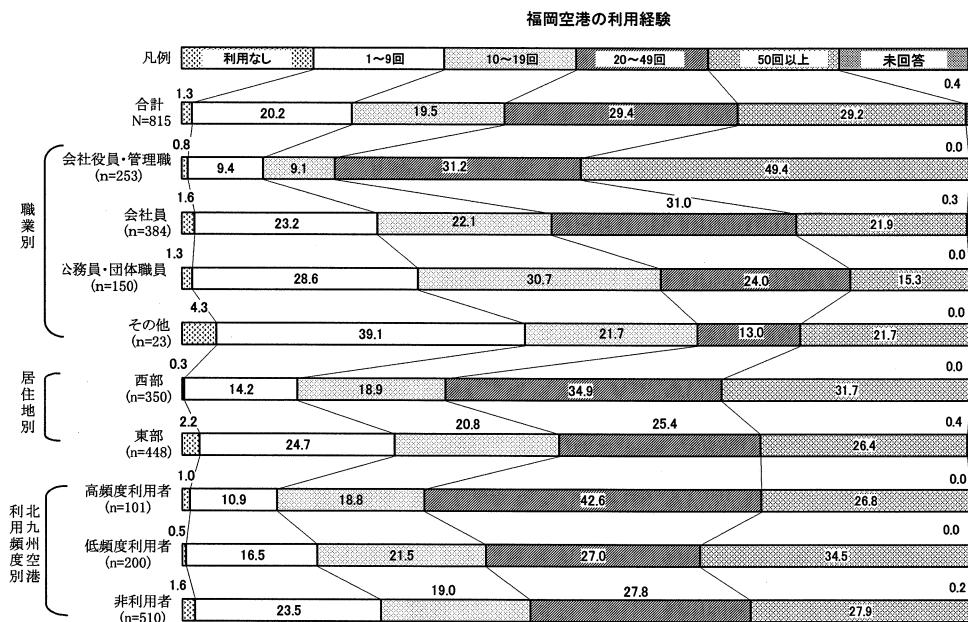
北九州空港を利用しない、または低頻度の利用にとどまる人にその理由を聞いたものである。その内容は、『欠航が多い』ことと、『空港までの時間がかかりすぎる』ことが主要な要因である。特に、低頻度利用者が『欠航が多い』ことを強くあげている。何度か利用したが欠航にあい、懲りたということであろう。

『便数が少ない』ことは、非利用理由としては低率である。北九州空港の現在の就航状況は、東京便が 1 日 4 便であり、使用機材は小型機であるため常時満席状態となっており、この状態は一部の利用者(高頻度利用者)にしか認識されていないという実態がある。つまり、低・非利用者は北九州空港を利用しない理由としては、ほとんど「欠航」という一点に理由を集中させているのである。今後、これらの層には新北九州空港に移行した場合は、この「欠航がほとんどなくなる」ということを重点的に PR する必要があるといえよう。



③福岡空港の利用経験

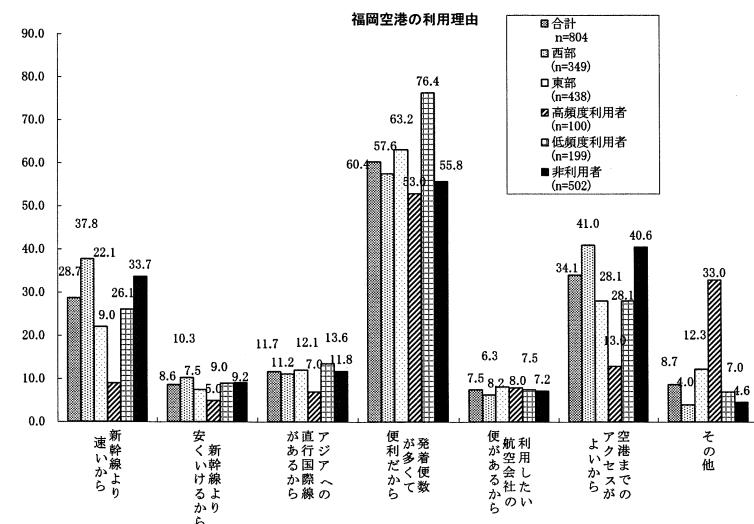
いわば北九州地区住民の福岡空港利用状況である。『非利用者』はわずか1%である。前述の北九州空港の利用経験の項目と比較するために20回以上の利用率をみると、全体で59%であり北九州空港のそれが12%であったこと、福岡都市圏住民のそれが82%からすると、北九州地区住民の福岡空港の利用率は非常に高いものがある。この20回以上の利用は、会社役員・管理職で81%と最も多くみられ、西部地区居住者は67%、東部は52%と15ポイント程度の差にとどまる。つまり、福岡空港から地理的に遠くなる東部地区居住者も、福岡空港は比較的よく利用していることが明らかである。また、北九州空港の利用率が高くなるほど福岡空港もよく利用しているという傾向もみられる。両空港を使い分けているのである。



④福岡空港の利用理由

福岡空港の利用理由は、
『便数が多くて便利だから』
が60%と第1位を占めている。

北九州空港の利用は、
便数の問題ではなく、欠航
の問題であることはすでに
みたが、福岡空港の利用
は欠航がほとんどないこと
もあって、圧倒的な便数の
多さが利用理由の多くを占

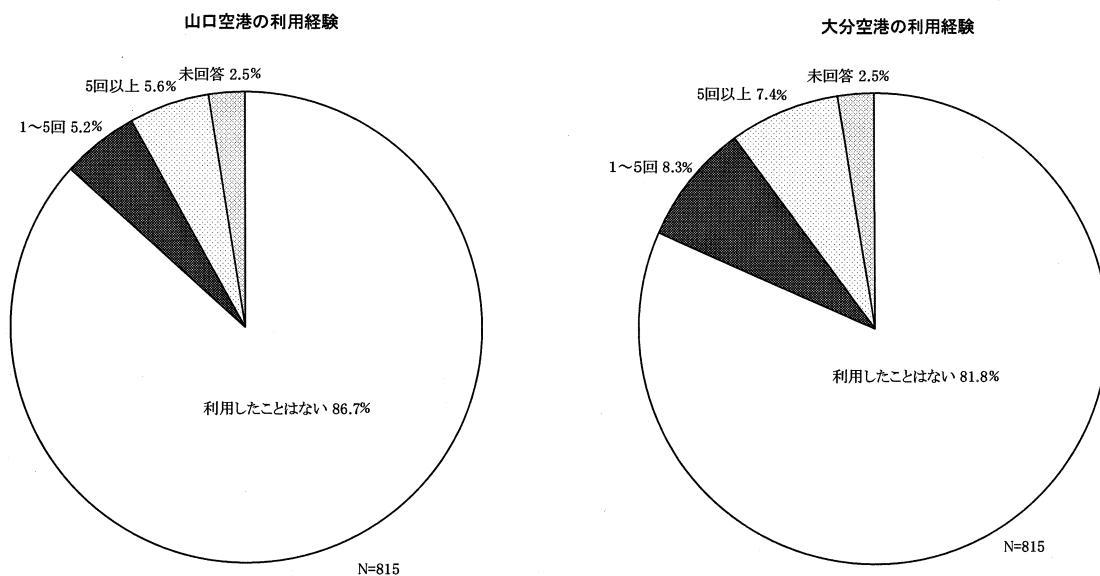


めるのである。

この点は、北九州空港の低頻度利用者ほど『便数が多くて便利だから』を数多くあげていることからも明らかである。つまり、北九州空港で欠航の憂き目にあった人ほど福岡空港の便数の多さにそのメリットを見いだしているのである。また、第2の理由として『空港までのアクセスがよいかから』があげられている。これは特に北九州空港の『非利用者』が41%と多く反応している。この層は、北九州空港を利用しない理由として『空港までの時間がかかりすぎる』ことをあげていたが、その反対の理由として福岡空港へのアクセスがよいと評価しているのである。また、西部地区居住者の41%が空港までのアクセスがよいとしている。東部に比べて福岡空港に地理的に近接することから、これは当然の結果である。

⑤山口空港と大分空港の利用経験

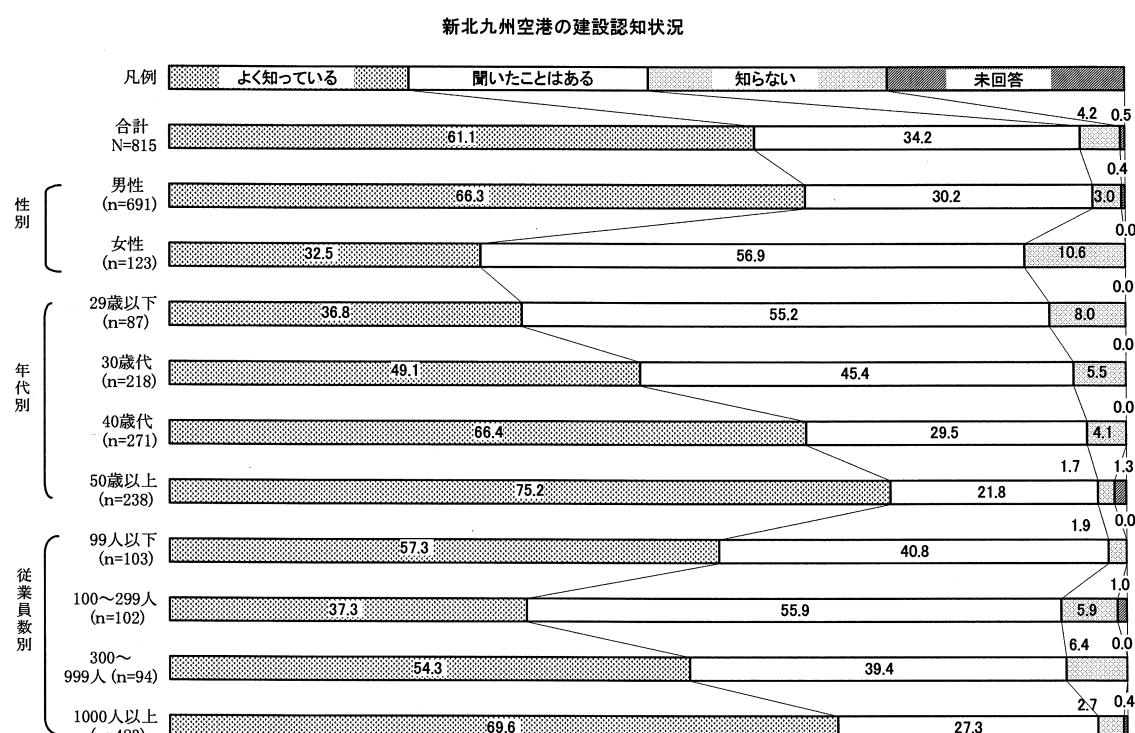
調査対象者に山口県西部居住者(8.2%占有)と大分県北部居住者(9.0%占有)が含まれるため、それぞれの空港経験を聞いている。結果は図にみる通り非利用者が87%、82%と大勢を占めている。これは、調査対象者含まれる両地区のサンプルがわずかであることからくるものである。



⑥新北九州空港の建設認知状況

新北九州空港の認知率『よく知っている』は、全体で 61%と 2003 年実施の福岡都市圏住民対象調査および関東地区ビジネスパーソン対象調査のそれぞれ 36%に比べると、半年から 1 年弱の調査時期の違い(当調査が最近時点での調査)があるものかなり高いものがある。地元北九州地区の住民であるので当然であるが、それにもかかわらず『聞いたことはある』程度の割合が 34%、『知らない』人が 4%あることが問題かも知れない。

その低(非)認知層は、女性、若年層、従業員数 100~299 人の中堅企業層、さらに表からみると西部地区居住者、北九州空港の非利用者、新北九州空港への低ロイヤリティ層に多い。現北九州空港の利用がなされていない層が低認知率となっているのである。



■新北九州空港建設の認知度

		合計	よく知っている	聞いたことはある	知らない	未回答
居住地	合計	815 100.0	498 61.1	279 34.2	34 4.2	4 0.5
	西部	350 100.0	192 54.9	138 39.4	18 5.1	2 0.6
利用経験	東部	448 100.0	302 67.4	131 29.2	14 3.1	1 0.2
	高頻度利用者	101 100.0	89 88.1	11 10.9	- -	1 1
ロイヤリティ度	低頻度利用者	200 100.0	167 83.5	33 16.5	- -	- -
	非利用者	510 100.0	240 47.1	234 45.9	34 6.7	2 0.4
ロイヤリティ度	高ロイヤリティ	350 100.0	238 68.0	101 28.9	10 2.9	1 0.3
	中ロイヤリティ	233 100.0	155 66.5	70 30.0	8 3.4	- -
	低ロイヤリティ	232 100.0	105 45.3	108 46.6	16 6.9	3 1.3

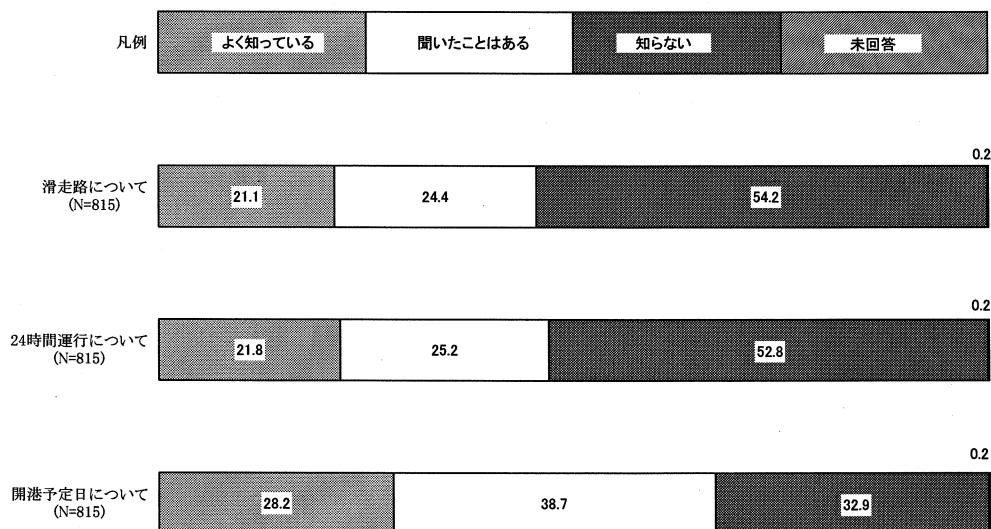
⑦新北九州空港建設に関する認知内容

新北九州空港の建設に関する具体的な内容の認知状況である。『よく知っている』割合は、図のように最大でも28%にとどまっており、殊に滑走路が2,500m1本であることや24時間運行可能であることについての認知度が低い。最も認知度が高いのは開港予定日であるが、それでも『知らない』人が33%もいることに注意を要する。

このように、全体的にPR不足の感は否めないが、次ページ表にみるよう現北九州空港の非利用者は、『知らない』割合が非常に高い。これは、北九州地区での空港利用に関心が向いていないためであり、今後この層への積極的なアプローチが必要である。逆にいえば、現北九州空港の高頻度利用者は、必然的に関心が新北九州空港へ向くわけでありこの層は、それほどのPRをしなくても空港利用が新北九州空港へ向かうことは予測可能である。ただし、それでもこの層は、例えば滑走路のことや24時間運行可能であることを『知らない』人が3割強いることに注意を要する。新空港のセールスポイントが高頻度利用者にさえも浸透していないのである。

なお、開港予定日は調査時点では、2005年10月を提示していたが、その後2004年3月になって国土交通省は、開港が2006年にずれ込むことを発表したものの、その要素は調査時点では入っていない。

新北九州空港の認知内容



①滑走路(2,500m×1本)の認知度

		合計	よく知っている	聞いたことはある	知らない	未回答
合計		815 100.0	172 21.1	199 24.4	442 54.2	2 0.2
居住地	西部	350 100.0	73 20.9	78 22.3	199 56.9	- -
	東部	448 100.0	98 21.9	118 26.3	231 51.6	1 0.2
利用経験	高頻度利用者	101 100.0	32 31.7	37 36.6	31 30.7	1 1.0
	低頻度利用者	200 100.0	62 31.0	49 24.5	89 44.5	- -
	非利用者	510 100.0	78 15.3	112 22.0	320 62.7	- -

②24時間運航可能の認知度

		合計	よく知っている	聞いたことはある	知らない	未回答
合計		815 100.0	178 21.8	205 25.2	430 52.8	2 0.2
居住地	西部	350 100.0	75 21.4	81 23.1	194 55.4	- -
	東部	448 100.0	102 22.8	122 27.2	223 49.8	1 0.2
利用経験	高頻度利用者	101 100.0	30 29.7	36 35.6	34 33.7	1 1.0
	低頻度利用者	200 100.0	67 33.5	51 25.5	82 41.0	- -
	非利用者	510 100.0	81 15.9	117 22.9	312 61.2	- -

③開港予定期(2005年10月)の認知度

		合計	よく知っている	聞いたことはある	知らない	未回答
合計		815 100.0	230 28.2	315 38.7	268 32.9	2 0.2
居住地	西部	350 100.0	81 23.1	135 38.6	134 38.3	- -
	東部	448 100.0	148 33.0	174 38.8	125 27.9	1 0.2
利用経験	高頻度利用者	101 100.0	51 50.5	41 40.6	8 7.9	1 1.0
	低頻度利用者	200 100.0	85 42.5	83 41.5	32 16.0	- -
	非利用者	510 100.0	94 18.4	190 37.3	226 44.3	- -

⑧新北九州空港へのアクセス整備時の利用意向

新北九州空港の利用意向を質問するに当たって、空港への想定アクセス条件を提示し、①～⑭までの運用仮説ごとに『そう思う』『そう思わない』とする利用意向を捉えた。条件は下記の通りである。

～アンケートにあたり新北九州空港へのアクセス提示条件～

- | | |
|-----------------------|---------------------------|
| ・北九州市八幡西区引野口から 30 分程度 | ・筑豊地区から 30 分程度 |
| ・遠賀地区から 30 分程度 | ・下関市から 30 分程度 |
| ・若宮インターから 30 分程度 | ・中津市から 40 分程度 |
| ・宗像地区から 40 分程度 | ・さらに、小倉駅からのリムジンバスで 30 分程度 |

～新北九州空港の運営上の質問内容～

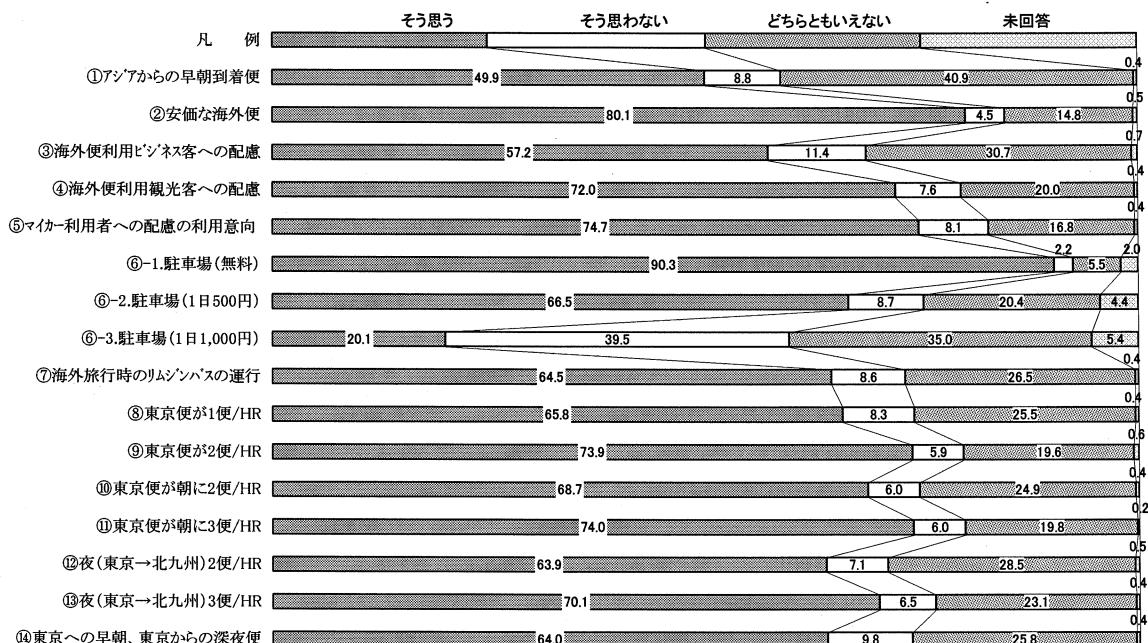
- ①アジア各都市に朝到着する深夜便、あるいはそれらの都市からあまり深夜に出なくてもよい
新北九州空港早朝着の便があれば利用する。
- ②新北九州空港発だと他の空港より安い費用で海外の目的地まで行ける(そのような航空会社の
便がある)なら利用する。
- ③新北九州空港で、海外ビジネス客への特別な配慮がされている(ビジネス用待合室、インター
ネットのサポート、団体客との区別、早朝深夜客への交通配慮など)なら利用する。
- ④新北九州空港では海外観光旅行をする際に、観光客への特別な配慮(駐車料金の優待、専
用待合室等)がされているなら利用する
- ⑤海外旅行の際、新北九州空港に駐車場が十分あり、マイカーでの利用に配慮されているなら
利用する。
- ⑥マイカーで新北九州空港まで行って、駐車場が以下のような条件の時はどのようにお考えでし
ょうか。
 - ⑥-1 無料の場合
 - ⑥-2 1 日 500 円の場合
 - ⑥-3 1 日 1,000 円の場合
- ⑦海外旅行の際、新北九州空港へのリムジンバスが便利なら利用する。
- ⑧新北九州空港で東京便が 1 時間に 1 便あれば利用する。
- ⑨新北九州空港で東京便が 1 時間に 2 便あれば利用する。
- ⑩新北九州空港で東京便が朝の出張時間帯に、1 時間に 2 便あれば利用する。
- ⑪新北九州空港で東京便が朝の出張時間帯に、1 時間に 3 便あれば利用する。
- ⑫東京からの新北九州空港への便で、夜の出張時間帯に 1 時間に 2 便あれば利用する。
- ⑬東京からの新北九州空港への便で、夜の出張時間帯に 1 時間に 3 便あれば利用する。
- ⑭他の空港では不可能な東京への早朝発便、東京からの深夜着便(例えば 6～7 時発、23～24
時着)があれば利用する。

利用意向の全体の結果が下図である。最も高い利用意向を示すのが、『駐車場(無料)』の場合でありそれは90%に上る。これに対して、『駐車場(1日 1,000円)』の場合は、利用意向は極端に低下し20%となり、その差は4.5倍にもなる。第2位の利用意向率は、『安価な海外便』の場合であり80%を示している。これらの要因はいずれも価格絡みである。

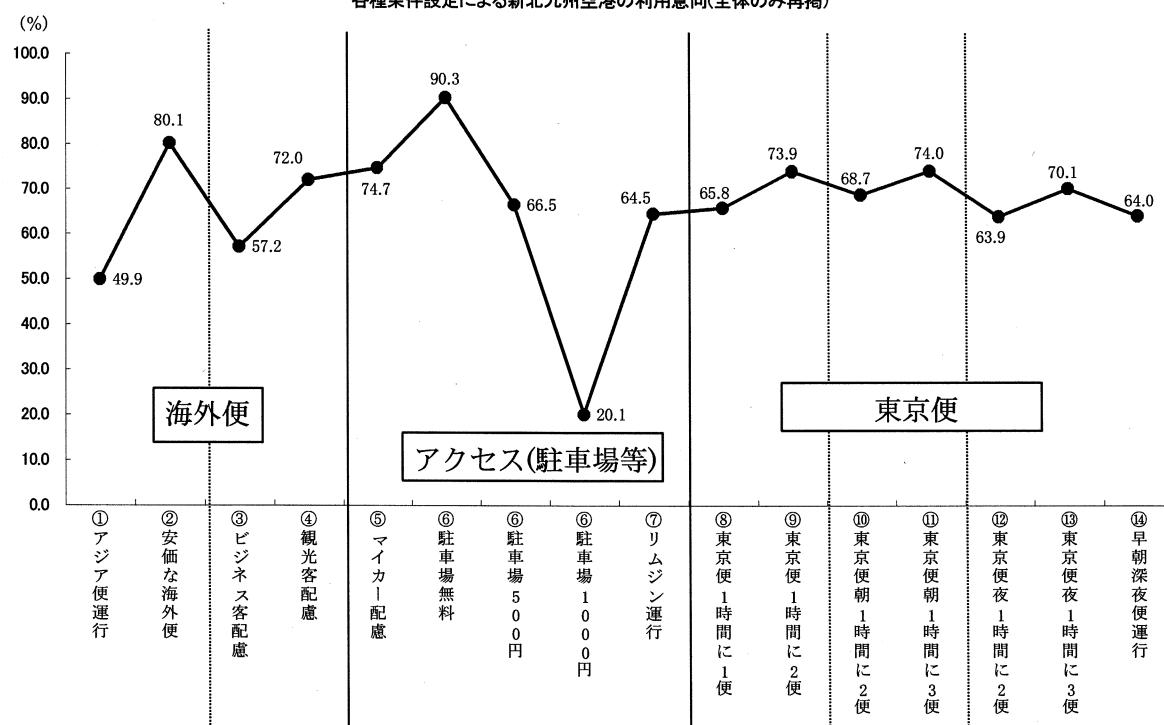
①～④は海外便に関する項目であるが、この中では『安価な海外便』に最も反応しており、これに『海外便利用観光客への配慮』が続く。

⑧以降の東京便に関する項目をみると、『東京便が朝に1時間3便』と『東京便が1時間2便』の74%が最も高い利用意向を示しているものの、各項目ともそれほど差はない。

新北九州空港へアクセス整備時の利用意向



各種条件設定による新北九州空港の利用意向(全体のみ再掲)

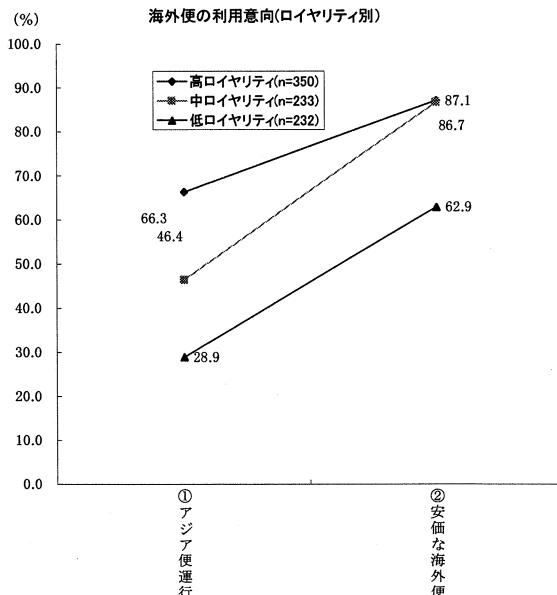
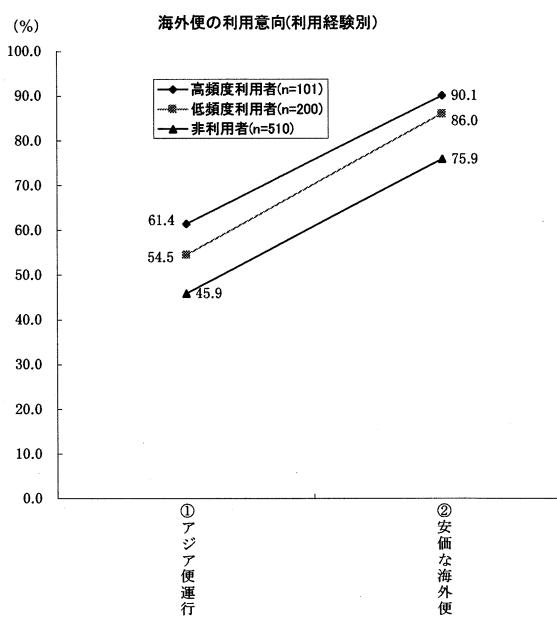
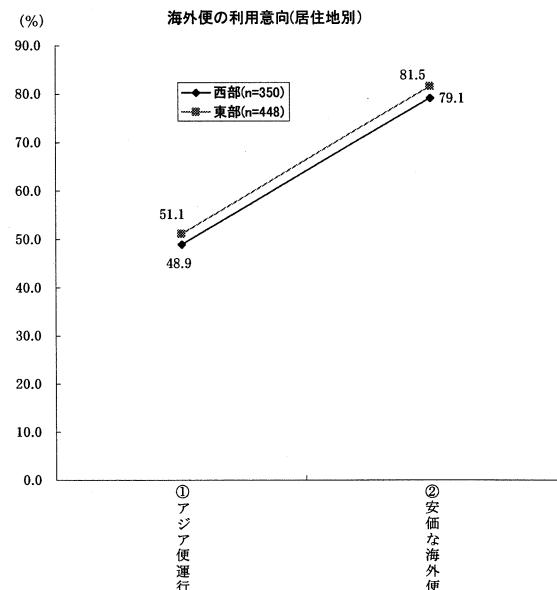


～海外便～

次にクロスデータで運用の分野ごとにみてみる。

まず、『アジア次にクロスデータで運用の分野ごとにみてみる。便の運行』と『安価な海外便』である。図にみると居住地についてはほとんど変化がみられない。海外便については、頻度も少ないため西部居住者も東部居住者と同様の利用意向を示すことがわかる。利用経験別にみてもほぼ同様の傾向である。

しかし、新北九州空港へのロイヤリティ別にみると中ロイヤリティの層が『安価な海外便』に強く反応する。新北九州空港への利用意向はそれほど高くはないが、安価な海外便があれば是非利用したいと考えているのである。低ロイヤリティの人も、安価な海外便があれば 63%が利用したいとしており、アジア便も含めた安価な海外路線が開拓できればこれらの層が重要なユーザーとなることが期待される。



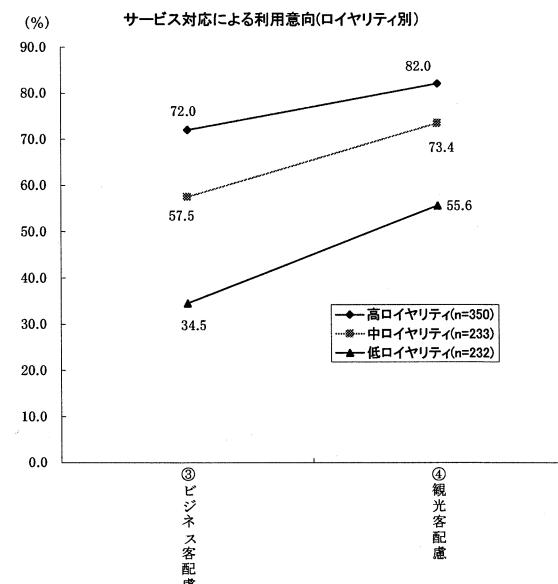
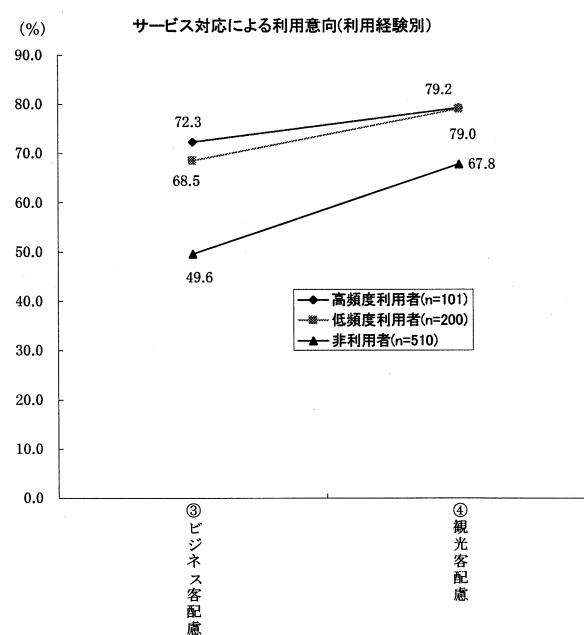
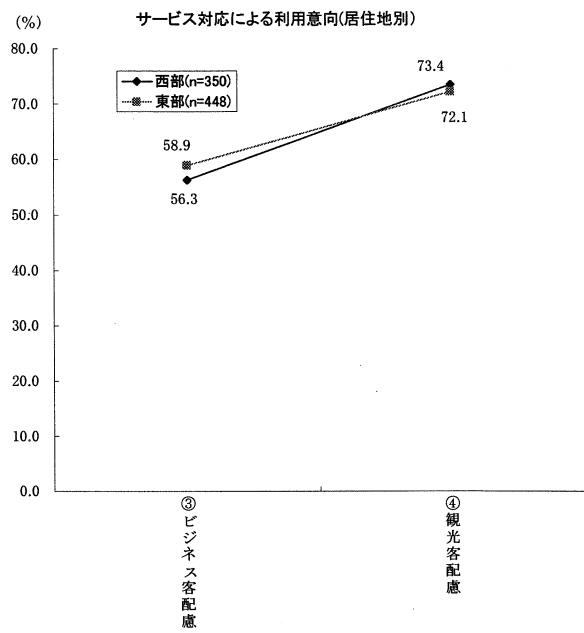
～ビジネス客・観光客への配慮～

海外旅行におけるビジネス客と観光客に特別に配慮を行った場合の利用意向をみている。

ここでは、北九州空港の低頻度利用者と非利用者が海外旅行における『観光客配慮』がなされた場合に、新北九州空港の利用意向をやや強く示している。

現北九州空港の高頻度利用者は会社役員・管理職、従業員数1,000人以上の大手企業の勤務者が比較的に多かったが、そのような層は海外観光旅行への配慮では利用意向はそれほど動かないようである。

逆に、低頻度利用者、非利用者は女性、若年層、小規模企業に多かったが、この層は観光要因に利用意向が動くようだ。

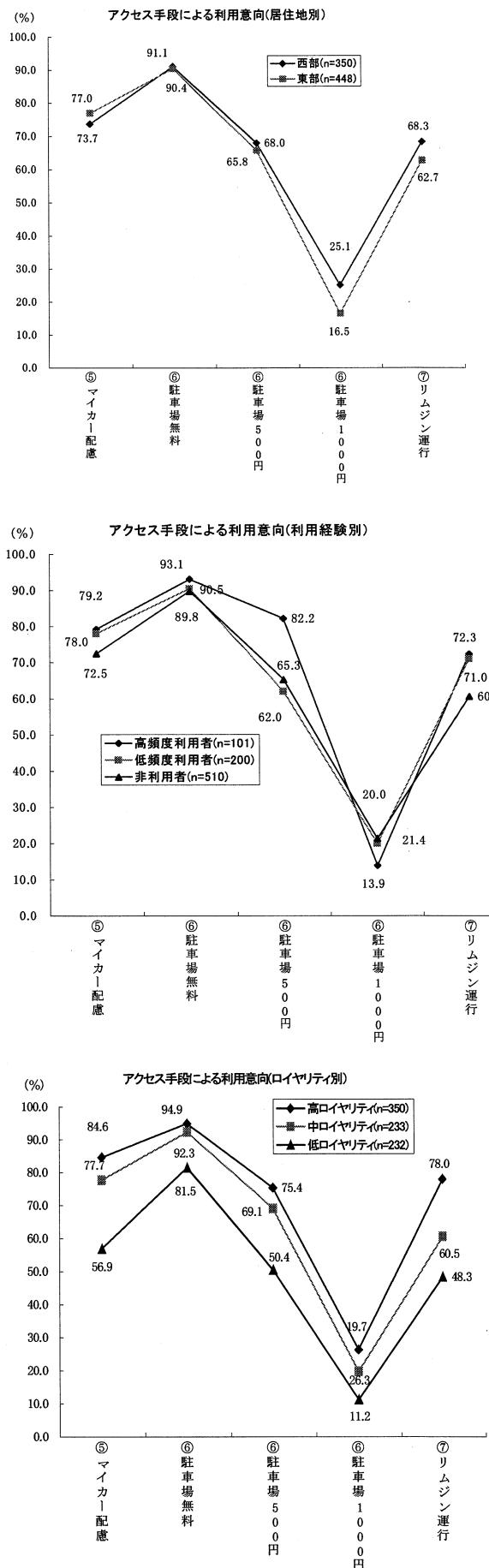


～駐車場～

すでにみたように駐車場料金の高低が利用意向に大きく影響する。そして、それは居住地の東西を問わない状況が図で明らかである。

現北九州空港の利用意向別にみると、高頻度利用層で駐車料金が 500 円になっても新北九州空港の利用意向がそれほど落ちないことが特徴的である。500 円までは許容範囲であるのだろう。しかし、1,000 円になると他の層と同じ程度に利用意向率が落ちる。このデータからみる限り、500 円位がインセンティブのある料金と考えられる。

新北九州空港のロイヤリティ別にみると、高ロイヤリティから低ロイヤリティ層までが平行的に割合が推移している。料金的な条件が変わっても新北九州空港への態度は変わらないことを示している。



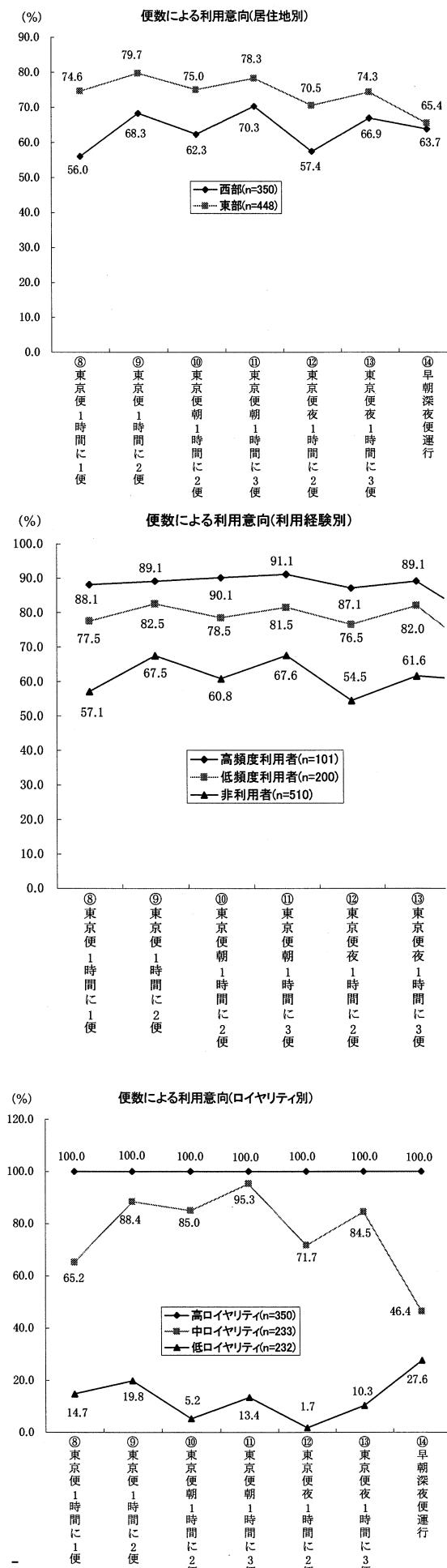
～東京便～

⑧～⑭は、東京便への様々な条件を設定してその態度変化を捉えた。

前述のように、『東京便が朝に1時間3便』と『東京便が1時間2便』の74%が最も高い利用意向を示している。居住地別にみると東部居住者で項目間の変動の差が小さく高率のラインで安定しているのに対し、西部居住者は振幅の幅が広い。西部居住者は、『東京便が1時間に1便』の場合 56%の利用意向であるものが、『2便』になると 68%と 12 ポイント上昇する。『東京便が朝1時間に2便』が『1時間に3便』になるとその上昇ポイントは 8 ポイントとなる。また、『東京便夜1時間に2便』であるものが 3 便になると 10 ポイント上昇する。つまり、どの条件下でも、便数が増加すると利便性も増すことになり、利用意向は西部居住者でもある程度確実に取り込むことが可能となるのである。

利用経験別にみると、高頻度利用者は条件が変化しても一定の利用意向を高いレベルで示していることがわかる。現北九州空港の高頻度利用層は、新北九州空港でも安定的な需要層となり得るのである。これが、低頻度利用者、非利用者になると変化の幅が大きくなる。特に非利用者の振幅は大変大きくなり例えば、『東京便1時間に1便』の場合と『東京便1時間に2便』の場合を比べると、その差は 10 ポイントにもなる。便数の増加が、現北九州空港の非利用者を新北九州空港の利用者へと、一層促進する可能性をもたらすのである。

ロイヤリティ別には、この指標を⑧～⑭の項目を用いて作成したため、高ロイヤリティの層は当然すべての項目で 100% の利用意向を示す。中ロイヤリティ層は、便数を多く設定した項目では高率で反応するが、便数がすくなくなると利用意向は大きく減少する。とはいえ、その

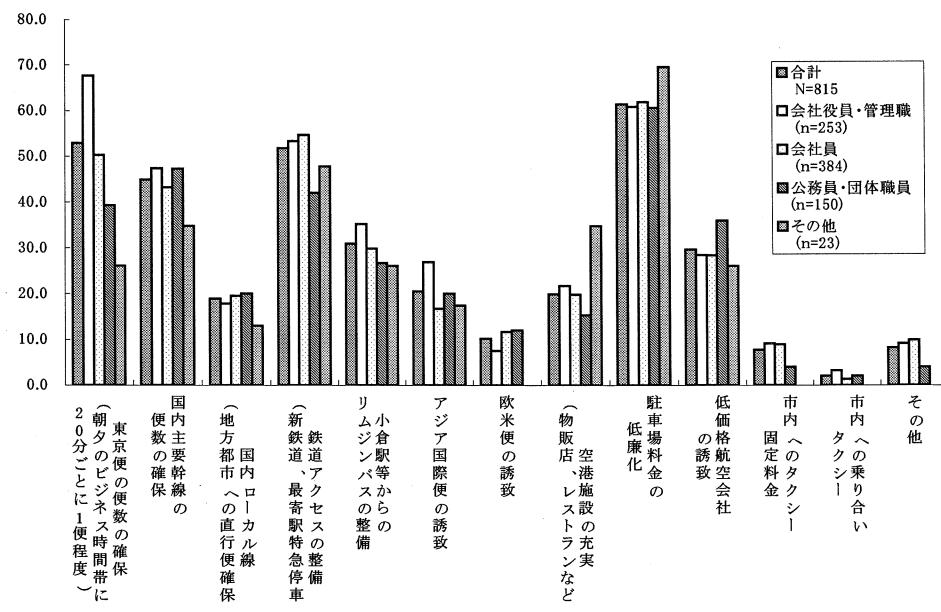


割合は6割を超えており十分客層として取り込める層である。ただ、この層は『早朝深夜便の運行』については46%と他の項目より低めになっている。この層は属性的に特徴のない層であるためか、ビジネスユースに支えられるであろう早朝深夜便へ反応していない。低ロイヤリティ層は、利用意向率そのものは低率であるが、便数が増加する項目には、確実に反応している。『早朝深夜便の運行』については、最も高率で利用意向を示していることが特徴的である。

⑨新北九州空港への要望

新北九州空港への職業別の要望の第1位は『駐車料金の低廉化』であり、それは6割を超える。これは、前述の各種条件下における利用意向の把握と同様の結果である。駐車料金の高低が利用状況を左右する可能性を秘めているということである。これに、『東京便の便数の確保』(53%)と『鉄道アクセスの整備』(52%)が続き、これらが3大項目である。

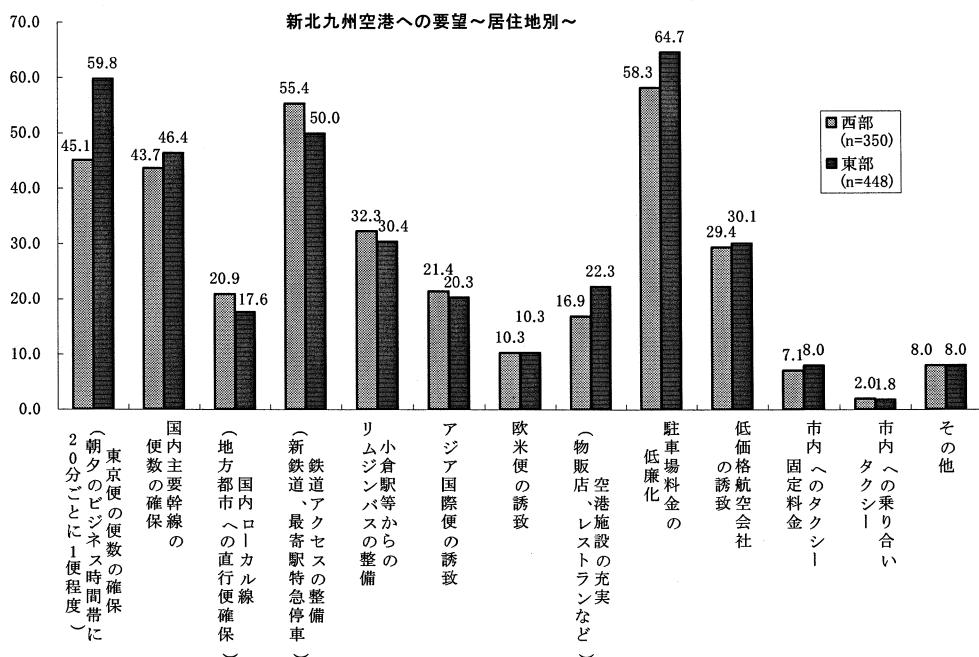
新北九州空港への要望～職業別～



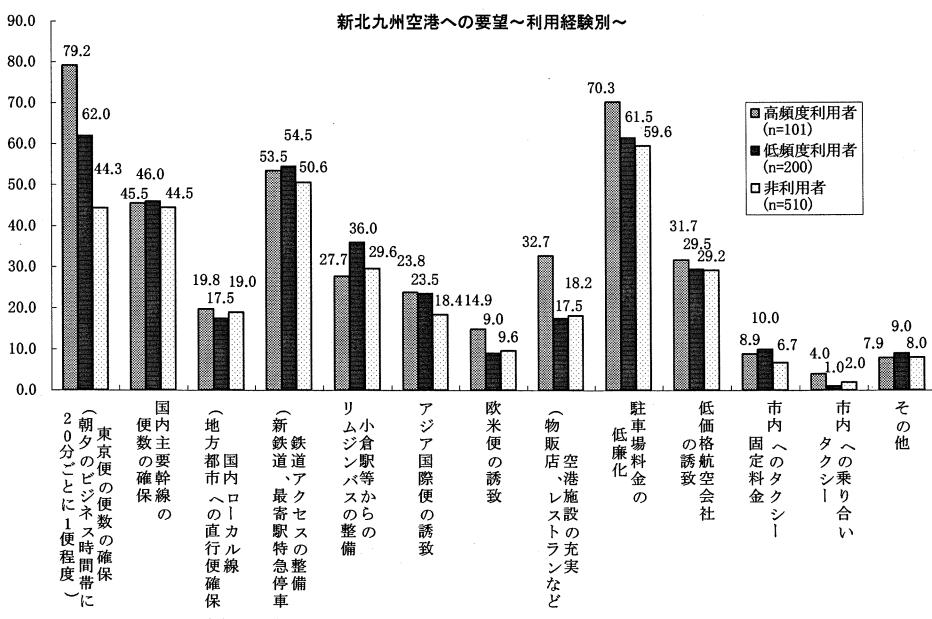
	合計	東京便の便数の確保(朝夕のビジネス時間帯に20分ごとに1便程度)	国内主要幹線の便数の確保	国内ローカル線(地方都市への直行便確保)	鉄道アクセスの整備(新鉄道、最寄駅特急停車)	小倉駅等からのリムジンバスの整備	アジア国際便の誘致	欧米便の誘致	空港施設の充実(物販店、レストランなど)	駐車場料金の低廉化	低価格航空会社の誘致	市内へのタクシー固定料金	市内への乗り合いタクシー	その他	
職業別	合計	815 100.0	431 52.9	366 44.9	154 18.9	422 51.8	252 30.9	167 20.5	83 10.2	162 19.9	501 61.5	242 29.7	63 7.7	16 2.0	67 8.2
会社役員・管理職	253 100.0	171 67.6	120 47.4	45 17.8	135 53.4	89 35.2	68 26.9	19 7.5	55 21.7	154 60.9	72 28.5	23 9.1	8 3.2	23 9.1	
会社員	384 100.0	193 50.3	166 43.2	75 19.5	210 54.7	115 29.9	64 16.7	45 11.7	76 19.8	238 62.0	109 28.4	34 8.9	5 1.3	38 9.9	
公務員・団体職員	150 100.0	59 39.3	71 47.3	30 20.0	63 42.0	40 26.7	30 20.0	18 12.0	23 15.3	91 60.7	54 36.0	6 4.0	3 2.0	6 4.0	
その他	23 100.0	6 26.1	8 34.8	3 13.0	11 47.8	6 26.1	4 17.4	- -	8 34.8	16 69.6	6 26.1	- -	- -	- -	

居住地別にみると、新北九州空港へのロイヤリティが低い西部地区居住者が、『鉄道アクセスの整備』(55%)を東部居住者より強く求めていることは、地理的な条件からみて当然である。

東部居住者は、『駐車料金の低廉化』(65%)と『東京便の便数の確保』(60%)のニーズが強い。東京への出張に自家用車を使って新北九州空港まで行き、時間に縛られずにビジネスをしたいといったニーズであろう。



現北九州空港への利用経験別にみると、高頻度利用者ほど駐車場と東京便へのニーズが強い。上述の居住地区との関連も含めて考えると、高頻度層は、現空港の近接地である東部地区居住者がほとんどであり東部居住者のニーズと一致する。



⑩テキストマイニング手法による新北九州空港への要望に関する分析

本調査においては、各路線に関する便数や時間帯等に関する要望と、新北九州空港が使いやすく便利な空港であるための条件や意見に関して具体的な記述形式で回答を求めてい

これらの分析においては、従来は意見を羅列しその中から比較的要望の多い項目を取り上げてニーズであるとしてきた。

しかし、ここでは空港の利活用に関して多角的な分析を加えるために、「テキストマイニング手法」を活用して、調査対象者の空港ニーズを掘り下げる分析を試みた。これについて以下に記述する。

◎「テキストマイニング」とは

「テキストマイニング」とは、大量の文章情報(言葉=text)の中から新たな発見をするコンピュータシステムであり、定性情報の中から役に立つ情報を掘り起こす(mining=採鉱の意)ことを意味する。

多次元的な定性情報に基づきその背景に潜在する構造的な特徴を把握することで、新たな知識の発見や知識の組織化、知識の共有化を図ることが可能となる。

具体的には、アンケート調査の自由回答やヒアリング調査の聞き取り内容などの文字情報(テキストデータ)を、回答者や発言者の属性情報や選択肢型質問の回答傾向などと併用した体系的な相互の関連性の解析を行い、膨大な文字情報の中から何が意味があるのかの効果的な分析を進める。

予め想定された選択肢によるアンケートを集計・分析した数値情報とは異なり、フリーな回答形式の質問に分かれるため、数値的統計のように明確で絶対的な答えが出るものではないため、含まれるテキスト(キーワード)の分布状況などからその背景を推測していくことが前提となる。

A.路線に関する意見・要望

A-1.キーワード件数表(全体3件以上のみ)

様々な自由回答の意見から単語の単位を抽出し、これをキーワードとして掲げたものが下表である。以下の解析は、これらのキーワードを使用している。

意見・要望件数表(3件以上のみ)

全体	地区別		年代別				職業別			ロイヤリティ別			
	西部	東部	20代	30代	40代	50歳以上	会社員	会社役員・管理職	公務員等	高	中	低	
件数	278	106	168	20	104	105	49	144	119	14	144	90	44
東京便	46	15	30	5	16	20	5	19	24	3	29	12	5
便数	27	14	13	5	5	12	5	15	11	1	12	9	6
早朝	15	5	10	0	7	7	1	9	6	0	8	6	1
深夜	13	6	7	2	8	3	0	10	2	1	9	2	2
福岡空港	13	7	5	1	6	4	2	7	4	1	7	5	1
時間帯	12	7	5	2	2	5	3	7	4	1	2	7	3
時間	11	5	5	2	4	4	1	4	6	1	7	1	3
充実	10	3	7	0	2	6	2	3	7	0	6	3	1
便利	9	2	7	0	5	2	2	4	4	1	7	1	1
ビジネス	8	4	4	0	4	2	2	3	5	0	2	3	3
1便	7	2	5	0	5	2	0	5	2	0	7	0	0
出張	7	3	4	1	2	4	0	5	2	0	4	2	1
朝夕	7	2	5	1	3	3	0	4	3	0	4	3	0
確保	6	3	3	0	2	4	0	3	3	0	5	1	0
交通アクセス	6	3	3	0	2	2	2	3	3	0	3	2	1
2便	5	0	5	0	2	2	1	4	1	0	2	2	1
早朝便	5	2	3	0	1	2	2	2	3	0	1	1	3
福岡	5	2	2	0	1	1	3	2	1	2	1	1	3
夕方	5	3	2	0	1	4	0	3	2	0	2	3	0
利用者	5	2	3	0	1	1	3	2	2	1	2	3	0
午後	4	0	4	0	0	0	4	0	3	1	1	2	1
新幹線	4	0	4	0	1	1	2	1	3	0	2	2	0
増加	4	1	3	1	1	2	0	3	1	0	2	1	1
増便	4	1	3	0	1	2	1	2	2	0	1	3	0
地域	4	2	2	0	3	1	0	2	2	0	1	2	1
発着	4	2	2	0	3	0	1	2	2	0	2	1	1
夜	4	0	4	0	4	0	0	3	1	0	3	1	0
路線	4	0	4	0	2	1	1	3	1	0	1	3	0
3便	3	1	2	0	2	1	0	1	2	0	3	0	0
伊丹	3	0	3	0	1	1	1	3	0	0	2	0	1
海外便	3	0	3	0	2	0	1	2	1	0	1	2	0
現在	3	3	0	0	0	3	0	1	2	0	1	1	1
午前中	3	1	2	0	0	1	2	1	1	1	0	2	1
成田	3	1	2	0	2	1	0	2	1	0	3	0	0
整備	3	1	2	0	1	1	1	2	1	0	1	1	1
直行便	3	3	0	0	2	0	1	2	1	0	0	2	1

※件数の少ないものは解析対象から除外した。

A-2. 属性別成分固有値

意見・要望の属性別成分固有値

		成分1	成分2
居住地別	西部	0.4778	—
	東部	-0.3015	—
ロイヤリティ別	高	-0.4019	0.0519
	中	0.3642	-0.392
	低	0.5701	0.6319

※居住地別は「西部」「東部」のみであるため成分1のみ

- ◎成分とは、次元解析の結果導き出されたテキストのばらつきで何らかの意味を持つ軸として考える。
- ◎成分は選択肢の数マイナス1個できるが(居住地別は1成分、ロイヤリティ別は2成分)、成分固有値が高いほど特徴が出て信頼性が高いこと意味し、「成分1」が最大となる。解析には成分固有値の高い成分軸を用いる(通常成分1×成分2の解析)。
- ◎成分固有値は、通常「±0.1」を超えるものは、何らかの意味性が含まれると考えられる。

A-3. 属性別キーワード成分スコア(上位 10+10)

構成要素成分スコア

	居住地別		ロイヤリティ別			
	キーワード	成分1	キーワード	成分1	キーワード	成分2
プラス側 1	現在	1.2589	午前中	1.0259	早朝便	0.9201
プラス側 2	直行便	1.2589	直行便	1.0259	福岡	0.9201
プラス側 3	夕方	0.4376	早朝便	0.7929	伊丹	0.7253
プラス側 4	時間帯	0.4034	福岡	0.7929	時間	0.502
プラス側 5	福岡空港	0.4034	時間帯	0.6826	ビジネス	0.3045
プラス側 6	便数	0.2703	ビジネス	0.5923	現在	0.2877
プラス側 7	ビジネス	0.2323	午後	0.5313	整備	0.2877
プラス側 8	確保	0.2323	地域	0.5313	増加	0.2541
プラス側 9	交通アクセス	0.2323	現在	0.4207	発着	0.2541
プラス側 10	時間	0.2323	整備	0.4207	深夜	0.2154
マイナス側 10	増加	-0.281	充実	-0.1773	時間帯	-0.1834
マイナス側 9	増便	-0.281	伊丹	-0.1845	福岡空港	-0.2195
マイナス側 8	便利	-0.338	東京便	-0.2284	早朝	-0.2572
マイナス側 7	2便	-0.7943	深夜	-0.3187	朝夕	-0.4091
マイナス側 6	伊丹	-0.7943	便利	-0.4947	新幹線	-0.5029
マイナス側 5	海外便	-0.7943	夜	-0.4985	夕方	-0.6341
マイナス側 4	午後	-0.7943	確保	-0.6498	利用者	-0.6341
マイナス側 3	新幹線	-0.7943	1便	-0.9524	海外便	-0.7216
マイナス側 2	夜	-0.7943	3便	-0.9524	増便	-0.831
マイナス側 1	路線	-0.7943	成田	-0.9524	路線	-0.831

※各成分はプラス・マイナスに関らず絶対値が大きいほどその成分を引っ張るワード群となり、特徴を示す。(以下同じ)

※居住地は「西部」「東部」の2つのみであるため成分は1つのみ

- ◎成分には、グループ化されたキーワード群が含まれ、各成分には、座標軸上の正(プラス)、負(マイナス)の位置関係でテキストが振りわけられるが、成分自体の固有値とは別に各成分に含まれるテキストの成分スコアによってその位置が決まる。
- ◎成分スコアは正負に関らず絶対値が大きいほど意味を持つキーワードとみることができる。これを座標軸上に布置すると絶対値が高いほど軸の外側にふられて示される。
- ◎上表のようなキーワードとそれぞれの成分スコアが、成分1以降抽出された成分の数だけ算出される。上表はプラスマイナス各上位10項目のみだが、10位以降も様々なキーワードが含まれている。

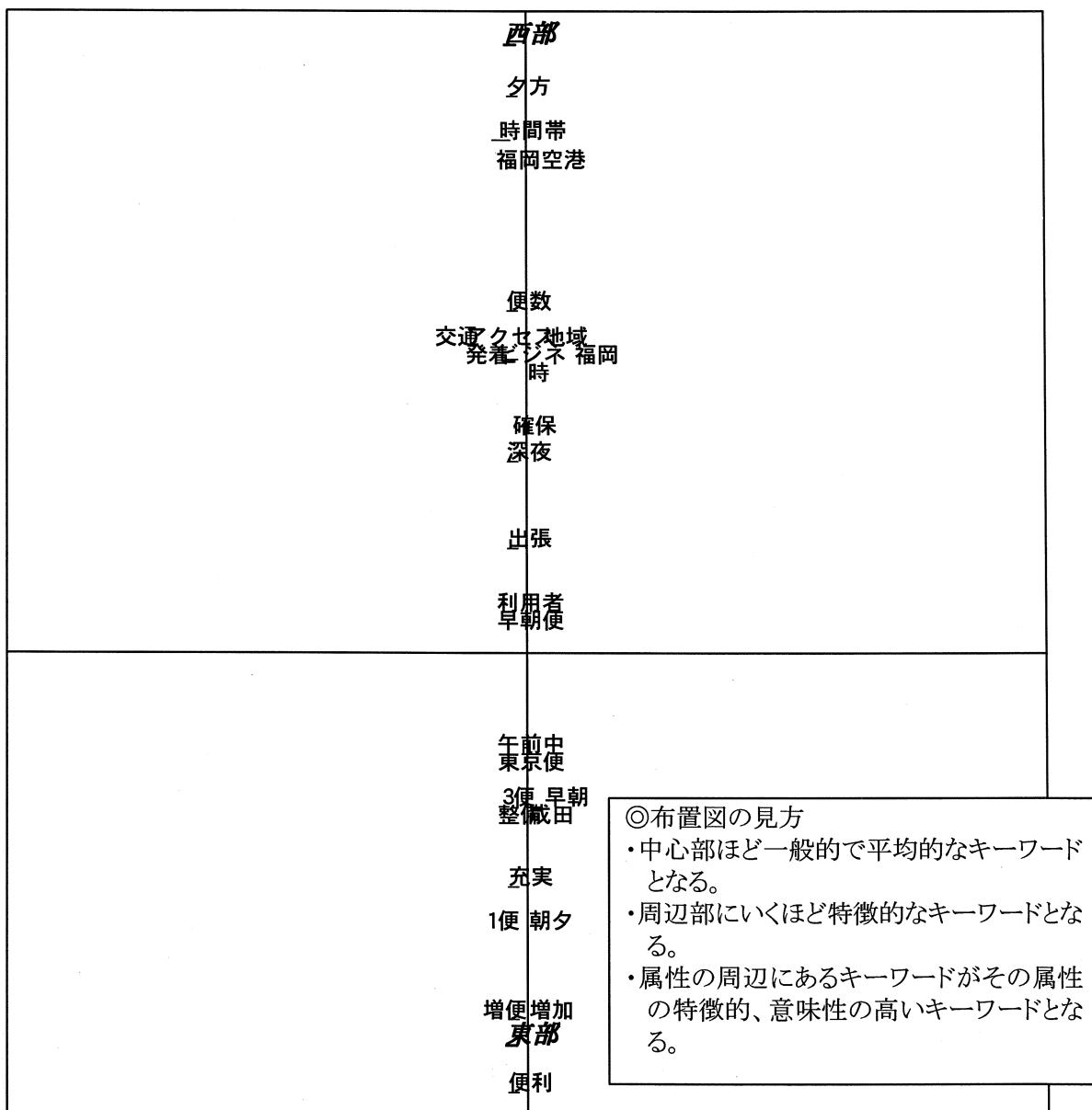
A-4. 解析布置図

数的な統計やスコア値でも、どのキーワードの意味が強いかをみることができるが、座標軸上に布置することでその位置関係や距離も把握することができる。

キーワードと同時に属性(居住地、ロイヤリティ分類)を布置することができるため、キーワードとキーワード、質的変数とキーワード、質的変数と質的変数などの距離と位置を同時にみることができる。

位置と距離の関係などでそれぞれに何らかの関わり、連動性などを見い出すことができる。

■ 居住地別(東部・西部のみの属性であるため成分解析は1軸のみ)



●西部地域居住者の意見の特性

西部地区の周辺には「夕方」「時間帯」「福岡空港」などのキーワードが位置しており、夕方の時間帯の便の充実が利用促進につながるという認識が持たれている。特に、福岡空港が地理的に近く新北九州空港と比較した場合、発着便の時間的な利便性が大きな要素となる。

朝夕など移動時間の余裕がない時間帯は新空港へ期待する部分点が大きいが、逆に言えば昼間の時間帯での福岡空港に対する優位点があまり認識されていないとも考えられる。

「夕方」「時間帯」「福岡空港」を含む主な意見例

とりあえず人気路線を引っ張ってくることが肝要なのでは？ビジネス客と旅行客のそれぞれの特性を上手くマーケティングして取り入れるべき。例：ビジネスであれば北九エリアの企業がどの地域と行き来が多いのか、どの時間帯の利用率が高いのか等。
福岡空港発着の時間帯ではない時間を設定する必要があると思う。特に出張の際は、便数よりも「目的地に何時に着くためには」という発想で空港と時間帯を選ぶことになる為、「新宿に何時に到着できる、新大阪に何時に到着できる」という発想で、時間帯を設定して欲しい。
国内便は午前中の9時～10時30分の時間帯の便を多くし、着便是18時～20時の時間帯を多くすれば利便性向上。
①現在福岡空港のみの利用だが会社関連に近い空港へのアクセスがあれば利用する・福岡空港まで1時間+空港まで30分程度かかりそのうえ便数が少ないと変更の対応が難しく融通性に欠ける為 ②東京への便は10便/日欲しい ③時間帯は7時～10時、17時～20時に多い方がよい。
24時間は必要なし。必要な時間帯に十分な便数があればよい。
①羽田←新北九州、夕方17～20時の時間帯が出張に便利。②私の場合は宗像市であり、早朝は福岡で対応することになります。
早朝・夕方を増便させて欲しい（全体の便数も含め）。昼間時間帯は福岡空港との便の配分も検討して欲しい。
7時後半～10時台まで。夕方は16時～19時台までを充実して欲しい。

●東部地域居住者の意見の特性

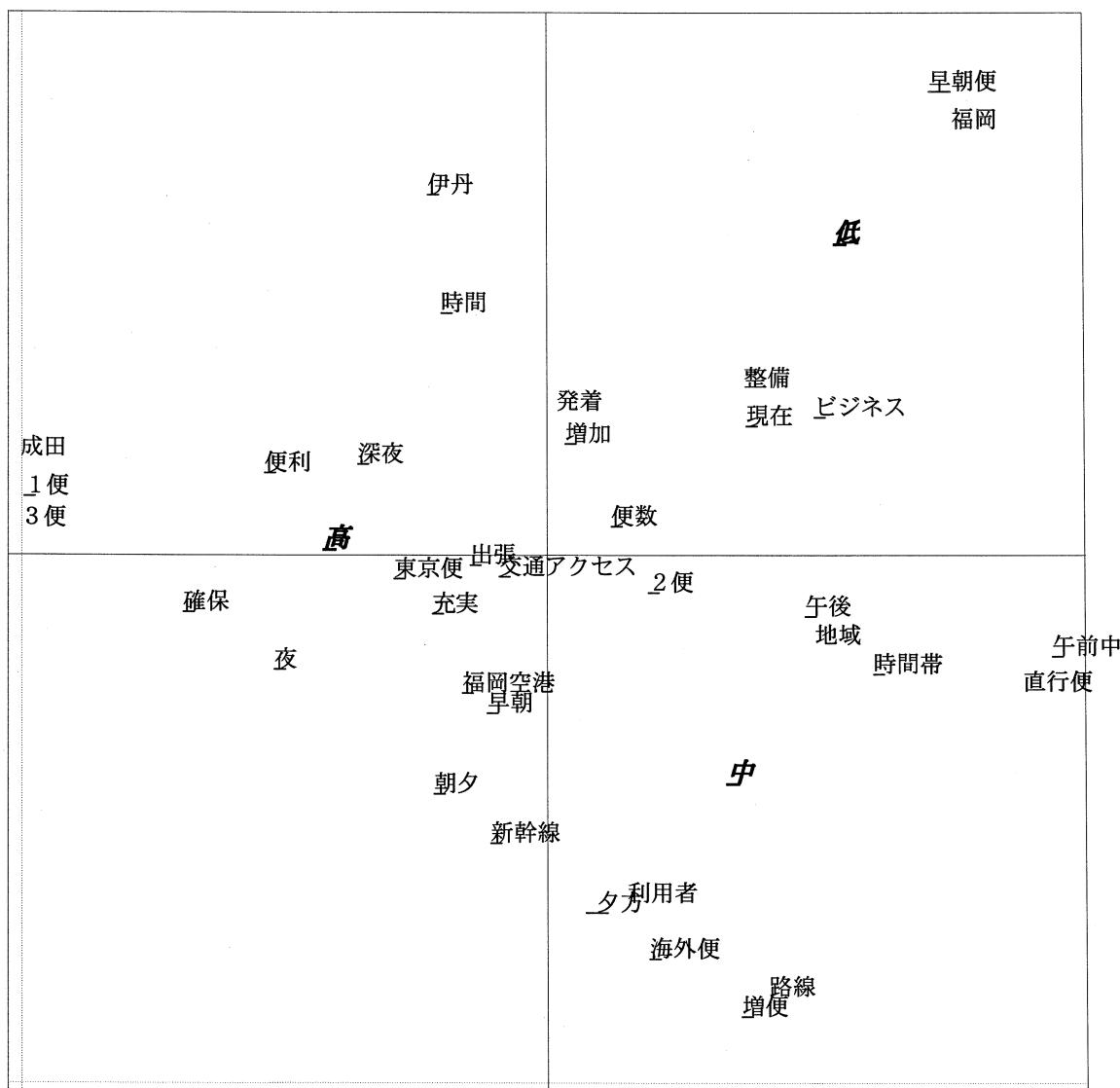
東部地区の周辺には「増便」「増加」「便利」などのキーワードが位置しており、一定の利用を前提とした意見であることがわかる。その上でさらなる利便性を求めて増便や路線の充実などを求めているのである。

具体的な利用想定パターンを考えている人が少なくない。

「増便」「増加」「便利」を含む主な意見例

①（会議等の理由）早朝・深夜東京便の充実。例：帰りの新幹線で福岡最終22時20分発の下関行きは、逆算で19時頃の東京発飛行機に乗る必要があり、もし1・2時間遅い東京発の便があれば大変便利。②北九州空港は車を置いておくとすれば新幹線の時間を気にする事なく安心。
東京の便が1時間に1本程度あれば利用者数は増加するのではないか。その他国内主要で言えば、関空1便／時、新千歳1便／2時間、成田1便／3時間程度あればいいのではないか。
路線の数のみではなく、特定航空会社に好みがある。関空・成田行きは早朝に北九州を出なければ、福岡7時頃の便に乗れないで、便利な便があれば使うかな？
便利なイメージをつくって欲しい。東京へ出張なのに、早朝、夜間に便数を増やすと利用価値が高いと思う。
北九州↔羽田が朝と夜に1時間で3便程度あって、特に夜の遅い便が1便だけでもあると便利です。
出張は東京方面は多いが、そこまで便数を増やす事はないと思う。羽田以外への便があれば便利。
東京行きの6:00～7:00発ならびに東京からの帰着の23:00～24:00はかなり便利。時間を使える。当然、市内へのアクセスが確保されている前提。また、ホテルと連携し、空室がある場合、ショータイムサ-ビスがあるとさらに利用しやすくなると思われる。
ビジネス用途では朝夕の羽田便の増便（2便/時間）レジャ-用途は隔日でもないので路線の増加。
東京～（羽田便）の増便（7時・8時・9時発）。羽田発北九州着（20時、21時、22時発）。
東京だけでなく、行先の選択肢を増加させて頂きたい。

■ ロイヤリティ別



●高ロイヤリティ層の意見の特性

高ロイヤリティ層の周辺には「東京便」「深夜」「便利」などのキーワードが位置しており、出張族など高ロイヤリティでかつ新北九州空港の高頻度利用者にとって、東京便の充実、深夜便などのニーズが高い状況となっている。深夜便によって帰着後の移動の心配や東京での滞在時間の制約が減少されれば、福岡便からの移行も増加すると思われる。

日常的にビジネスなどで利用が多い層にとっては、1~2時間の差が大きいのであって、深夜に帰着して自宅までの移動が容易であることも大きな魅力といえそうである。

「東京便」「深夜」「便利」を含む主な意見例

①(会議等の理由) 早朝・深夜東京便の充実。例:帰りの新幹線で福岡最終22時20分発の下関行きは、逆算で19時頃の東京発飛行機に乗る必要があり、もし1・2時間遅い東京発の便があれば大変便利。②北九州空港は車を置いておくとすれば新幹線の時間を気にする事なく安心。
関東地区の出張が多い為、羽田行きの便は少なくとも1時間に1便はお願いしたい。深夜便についても検討して頂きたい。
帰省と出張に使用することがほとんどです。東京便が1時間に1便あれば、福岡空港を使う必要はないと思います。空港へのアクセスが整備されることを強く望みます（小倉駅方面のみでなく、守恒・徳力方面にも）。1日以上における駐車場の整備をお願いします。
24h使えるなら深夜便を増やして他空港との差別化を。
主要都市への便数は多い程良いと思うが、地方便も1日1~2本程度あれば便利と思う。
北九州↔羽田が朝と夜に1時間で3便程度あって、特に夜の遅い便が1便だけでもあると便利です。
①各路線とも午後からの会議に間に合って、22時~23時に帰れる便がいい。②東京便は早朝便が欲しい。
①羽田へは1便/h あれば充分だと思います。②早朝・深夜便を準備して欲しい。③国際線はあまりいらないのでは?福岡空港に任せる。
東京行きの6:00~7:00発ならびに東京からの帰着の23:00~24:00はかなり便利。時間を有効に使える。当然、市内へのアクセスが確保されている前提。また、ホテルと連携し、空室がある場合、ショータイムバスがあるとさらに利用しやすくなると思われる。
とにかく東京便の充実をお願いしたい。特に福岡着の深夜便の充実はビジネスにとって大変有益です。もちろん到着後の空港から最寄駅又は地域へのバスや電車の配慮は必要です

●中ロイヤリティ層の意見の特性

中ロイヤリティ層の周辺には「利用者」「海外便」「夕方」などのキーワードが位置しており、高ロイヤリティ層のような利用することを前提とした意見ではなく、条件次第での利用拡大という様子見的な意見が多い。

当然路線や時間帯の充実は求められてはいるが、それでも福岡空港との共存が前提であるなど積極的な要望事項というまでには至っていない。また、海外便など日常的でない利用を想定している人もみられる。

「利用者」「海外便」「夕方」を含む主な意見例

福岡空港からはヨーロッパ都市への直行便が無いので、北九州から主要な都市に直行便が出れば、九州内の利用者がかなり見込めると思う。
①空港までのアクセス②時間的に新幹線より速い都市への路線で国内、東京線、ローカル線、海外線の充実利用者数との関係から最初に全方位路線はむつかしいだろうが、少々に拡大して欲しい。
東京便（北九州発）については、7, 8, 10, 14, 18, 19時代に各1便あれば、ビジネス、家族利用の便が大変高くなります。海外便は福岡HPの該当路線の利用率を調べ、かつ北九州・山口の利用者がどの程度占めているかをリサーチしてから、路線便数を決めるべき
福岡空港と共に存するような路線編成にした方が良いと思う（例えば、成田便を福岡1便：新北九州3便にしたり、福岡空港から発着していない地域の便を確保したりなど）。成田空港や関西空港へ行かなくても、海外便に乗れるようにして欲しい。
早朝・夕方を増便させて欲しい（全体の便数も含め）。昼間時間帯は福岡空港との便の配分も検討して欲しい。
17時後半~10時台まで。夕方は16時~19時台までを充実して欲しい。
新幹線等を鉄道で2時間以上要する地域で優位性があると思う。特に3大都市圏への朝・夕の本数確保を是非ともお願いしたい。

●低中ロイヤリティ層の意見の特性

低ロイヤリティ層の周辺には「早朝便」「福岡」「ビジネス」などのキーワードが位置しており、福岡との併用が前提としてとらえられている。ビジネスには早朝便の充実も求められているが、利用ニーズをみながら内外路線を設定すべきという比較的冷静な観点を持っている。

「早朝便」「福岡」「ビジネス」を含む主な意見例

とりあえず人気路線を引っ張ってくることが肝要なのでは？ビジネス客と旅行客のそれぞれの特性を上手くマーケティングして取り入れるべき。例：ビジネスであれば北九エリアの企業がどの地域と行き来が多いのか、どの時間帯の利用率が高いのか等。

①緊急時などに早朝便や深夜便があると便利。②ローカル線の直行便があると便利。

福岡と連携して、利便性が増すようにして欲しい。

（アジア近隣への）国際線が今後重要となるだろう。定期・不定期便とも時間帯にはだわらない。福岡と重ならない新路線の開拓（特に中国便）。

①羽田←新北九州、夕方17～20時の時間帯が出張に便利。②私の場合は宗像市であり、早朝は福岡で対応することになります。

福岡と同じとまではいかなくても、半数以上の便（海外も含めて）

とにかく早朝便（7時台を充実させて欲しい）。

東京便等早い便があれば現在前泊していたりするのが、充分日帰りでも可能になると思う。又帰りも現在時代が最終になると思うのだが、羽田までの時間と出発までの余裕を考えると6時までのビジネスもなかなか難しくなる。もう1時間遅いのがあればといつも思う。

B.便利な新北九州空港であることに関する意見・要望

B-1.キーワード件数表(全体3件以上のみ)

意見・要望件数表(3件以上のみ)

	全体	地区別		年代別				職業別			ロイヤリティ別		
		西部	東部	20代	30代	40代	50歳以上	会社員	管理職	会社役員	公務員等	高	中
列和	607	275	322	0	169	245	143	237	205	165	249	236	59
交通アクセス	110	53	56	0	27	47	29	35	45	30	42	44	13
駐車場	33	18	14	0	11	10	10	13	11	9	15	12	2
整備	27	14	13	0	10	8	9	11	9	7	14	10	3
バス	25	10	14	0	11	9	5	12	6	7	12	9	3
便利	24	8	15	0	6	9	5	11	3	10	8	8	4
充実	23	10	12	0	10	8	3	12	7	4	11	8	1
福岡空港	22	14	7	0	5	9	5	9	7	6	13	5	0
便数	19	8	11	0	4	9	5	11	6	2	7	10	0
安価	18	9	9	0	0	14	3	6	6	6	7	8	2
確保	16	12	4	0	6	8	2	6	7	3	8	7	1
時間	15	6	9	0	5	7	3	5	5	5	9	6	0
福岡	14	6	8	0	2	4	7	4	4	6	5	5	3
東京便	12	3	9	0	5	2	4	6	4	2	4	7	0
車	9	3	6	0	2	3	1	2	2	5	3	2	1
小倉	9	3	6	0	1	6	2	2	4	3	3	6	0
無料	9	2	7	0	3	4	2	5	3	1	3	2	4
ビジネス	8	4	4	0	5	2	1	2	2	4	4	4	0
深夜	8	6	2	0	3	4	1	5	0	3	4	4	0
料金	8	6	2	0	1	2	3	0	5	3	2	4	0
小倉駅	8	2	5	0	3	3	1	4	3	1	4	2	1
下関	7	0	6	0	1	2	4	2	1	4	0	0	7
JR	7	2	5	0	3	2	1	4	1	2	4	2	0
早朝	7	3	4	0	2	5	0	4	1	2	5	2	0
低料金化	7	4	3	0	4	3	0	5	1	1	5	2	0
鉄道	7	2	5	0	1	3	3	2	3	2	2	5	0
利便性	7	4	3	0	1	4	2	2	3	2	2	3	2
新幹線	6	3	3	0	2	1	2	3	2	1	2	3	0
不便	6	2	4	0	1	3	1	3	2	1	2	2	0
メリット	6	3	2	0	2	2	0	1	1	4	2	2	0
駐車料金	6	2	3	0	0	3	2	3	2	1	0	1	4
移動	5	3	2	0	0	5	0	1	0	4	2	3	0
運行	5	3	2	0	0	3	2	3	1	1	2	2	1
期待	5	0	5	0	1	2	2	3	2	0	1	4	0
現在	5	0	5	0	1	3	1	3	2	0	2	3	0
主要都市	5	2	3	0	1	2	0	4	1	0	1	2	0
渋滞	5	4	1	0	4	0	0	1	3	1	3	0	0
出張	5	2	3	0	3	2	0	3	1	1	3	2	0
魅力	5	3	2	0	2	2	1	1	4	0	3	1	1
レストラン	4	1	3	0	0	2	2	0	4	0	0	4	0
安全	4	1	3	0	2	0	2	1	2	1	2	0	2
時間帯	4	3	1	0	0	4	0	1	2	1	2	2	0
乗り換え	4	2	2	0	2	2	0	2	1	1	3	1	0
場所	4	1	3	0	2	0	1	3	0	1	1	0	1
地下鉄	4	3	1	0	0	3	1	1	2	1	2	2	0
トイレ	3	0	3	0	2	0	1	2	0	1	0	3	0
モノレール	3	1	2	0	1	1	1	2	1	0	1	2	0
運航	3	1	2	0	1	1	1	0	2	1	2	1	0
快適	3	2	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
確実	3	0	3	0	1	1	1	0	3	0	2	1	0
欠航	3	1	2	0	1	1	1	1	1	1	2	0	1
現状	3	2	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0
公共交通機関	3	2	1	0	0	3	0	2	0	1	1	2	0
乗り入れ	3	1	2	0	0	2	1	1	1	1	0	3	0
食事	3	0	3	0	1	1	1	1	2	0	1	2	0
信頼性	3	0	3	0	0	1	2	0	2	1	1	2	0
短時間	3	2	1	0	0	1	2	1	1	1	1	2	0
朝夕	3	1	2	0	1	0	2	0	2	1	2	1	0
直行便	3	3	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0
天候	3	0	3	0	0	2	1	1	2	0	1	2	0
到着	3	1	2	0	1	1	1	1	1	1	0	2	1
配慮	3	1	2	0	2	1	0	3	0	0	1	2	0
発着	3	1	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
本数	3	3	0	0	3	0	0	0	1	2	2	0	1
容易	3	3	0	0	0	3	0	1	0	2	3	0	0

B-2. 属性別成分固有値

意見・要望の属性別成分固有値

		成分1	成分2
居住地別	西部	0.3886	—
	東部	-0.3319	—
ロイヤリティ別	高	0.3749	0.204
	中	-0.4491	0.1789
	低	0.0195	-0.5154

※居住地別は「西部」「東部」のみであるため成分1のみ

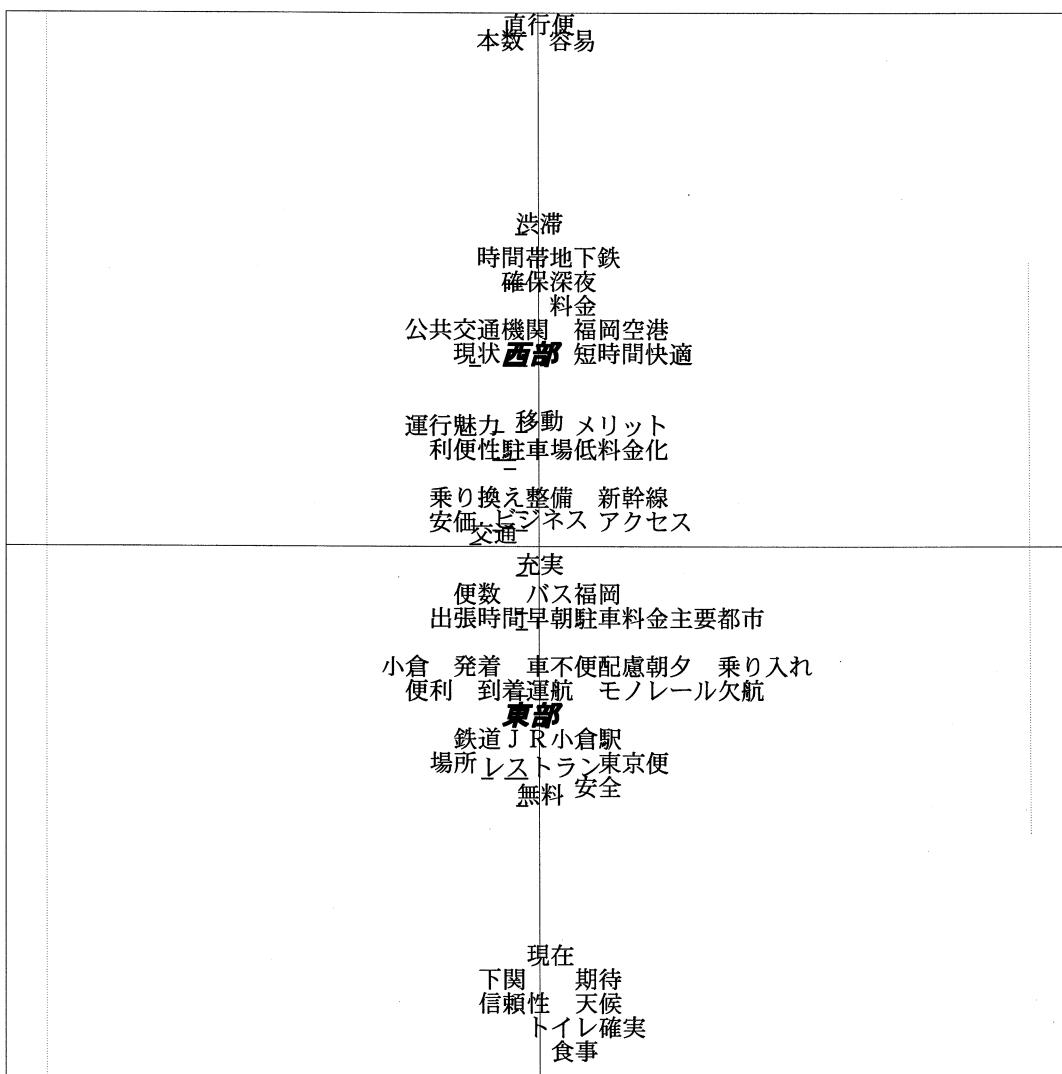
B-3. 属性別キーワード成分スコア(上位 10+10)

構成要素成分スコア

	居住地別		ロイヤリティ別			
	キーワード	成分1	キーワード	成分1	キーワード	成分2
バス側 1	直行便	1.0821	配慮	1.0686	配慮	0.6476
バス側 2	本数	1.0821	発着	1.0686	発着	0.6476
バス側 3	容易	1.0821	場所	0.8153	主要都市	0.6316
バス側 4	渋滞	0.6808	トイレ	0.7309	モノレール	0.621
バス側 5	確保	0.5805	公共交通機関	0.7309	期待	0.6157
バス側 6	時間帯	0.5805	深夜	0.6887	現在	0.6157
バス側 7	深夜	0.5805	主要都市	0.5989	食事	0.5945
バス側 8	地下鉄	0.5805	低料金化	0.5883	天候	0.5945
バス側 9	料金	0.5805	J R	0.4436	魅力	0.5839
バス側 10	快適	0.4133	早朝	0.4436	レストラン	0.5679
マイナス側 10	東京便	-0.4226	天候	-0.4971	便利	-0.3138
マイナス側 9	無料	-0.4783	渋滞	-0.5432	福岡	-0.3538
マイナス側 8	トイレ	-0.9241	料金	-0.7792	ビジネス	-0.514
マイナス側 7	下関	-0.9241	魅力	-0.8103	車	-0.6386
マイナス側 6	確実	-0.9241	運航	-0.8349	下関	-0.6686
マイナス側 5	期待	-0.9241	信頼性	-0.8349	容易	-0.8747
マイナス側 4	現在	-0.9241	朝夕	-0.8349	メリット	-0.8879
マイナス側 3	食事	-0.9241	レストラン	-1.28	直行便	-0.9012
マイナス側 2	信頼性	-0.9241	快適	-1.28	本数	-0.9012
マイナス側 1	天候	-0.9241	確実	-1.28	移動	-1.1791

B-4. 解析布置図

■ 居住地別(1軸のみ)



●西部地域居住者の意見の特性

西部地区の周辺には「公共交通機関」「福岡空港」「短時間」「快適」「現状」などのキーワードが位置しており、交通アクセスの面での時間短縮、快適性などが利用の大前提となる。そのための公共交通機関の充実が課題であり、現状では福岡空港が便利とみている人も多いため、時間面、費用面で明確な優位点が見出されなければインパクトは弱いものと思われる。

新空港のある地域への馴染みが薄いことも見受けられ、渋滞の心配や交通費、所要到着時間の不透明さなどを生み出しているとも考えられる。

「公共交通機関」「福岡空港」「短時間」「快適」「現状」を含む主な意見例

①福岡空港との差別化：路線が北九州にしかない。路線の金額が安い等。宗像～北九州は遠いが北九州にしかない利点があれば利用する②駐車場の確保③ロ・ホ線の充実：JRより速いというメリットを生かしロ・ホ線にも力を入れる（福岡～庄内など直行便のない所も路線をつくる等）
若宮ICから30分という話ですが、高速を使わないので30分で行けるようにして欲しい。実際に、若宮IC付近から福岡空港までは、高速を使用しないで40～45分で行けるので、このままだと福岡空港を利用するでしょう。
福岡空港との利便性に差がないのでメリットを感じない。①空港までの時間（1時間内で行ける）②一般交通機関（高速バス、JR線、地下鉄）故に、総合的な旅費、運賃等が安価になれば利用しても良い。
リムジンバスが交通渋滞に巻き込まれないような交通アクセスが望まれる。福岡空港の場合、小倉～博多新幹線（20分）、地下鉄（5分）で空港に着くアクセスの良さが最大の魅力。
①羽田・成田・関西への便数確保 ②安価、短時間でのアクセス…①を前提に②で福岡空港に優れば、新空港を利用する。関西への便を増やす、また関西からの海外便も増やすなど共同で利便性を増すなどしてもらいたいと思います。成田便は不便で混雑していて使いたくない。
公共交通機関によるアクセスが容易（乗り換えがない・少ない）で、どんな時間帯でもほぼ一定の時間（例えば約1時間）でアクセスできること。
福岡空港までも1H足らずで行くことができるので、よほど交通の便が良くないと利用しないと思います。「小倉南区」に行き慣れていませんので少し時間がかかっても博多の方が行きやすく感じます。
便数が多く、アクセスも良い福岡空港からわざわざ不便な新北九州空港を利用しに行くことはないと思われます。魅力的なパッケージツアーや発着させると、リラクゼーション面を充実させないと利用者数は伸びないのでしょうか。

●東部地域居住者の意見の特性

東部地区の周辺には「車」「JR」「小倉駅」「到着」「運航」などのキーワードが位置しており、西部地域と比較して自動車利用の想定が多くなっているのは既述の量的調査の結果と同様である。したがって、必然的に駐車場の充実や駐車料金の優遇が求められている。一方でJR 小倉駅からのアクセスの充実や専用軌道の設置などを求める声も見受けられ、小倉駅と新空港をどう結ぶかが重要なファクターとなっている。

また、現空港の天候不順等により運航の不安定性から、福岡空港の利用を余儀なくされるケースもあるため、地元であるからこそ福岡空港へ遠回りすることの不満が大きく、新空港に対してより運航の安定性を求めているものと思われる。新北九州空港では欠航の可能性はほとんどなくなるが、「欠航」に対する不安・不満は根強く、この点の払拭はPR活動などで繰り返し徹底する必要がある。

「車」「JR」「小倉駅」「運航」を含む主な意見例

下関から見れば、アクセス手段が問題です。車の駐車場は飛行場内で、ターミナルビルに隣接し、できれば無料が望ましい。
小倉駅からのアクセス充実。空港内駐車場整備。空港内ラウンジ整備。
新北九州空港まで行く交通手段を考えると車になります。駐車場の値段が気になります。近くで便利がよいかなとも思うのですが、交通手段の点を見ると不便に感じます。
ポイントは交通機関（アクセスのし易さ）を考えます。また車での行き易さも考慮願いたい。
インフラの整備、特に軌道の確保（小倉駅直行）が必要、また高速道路、都市高速道路、一般道（10号）とのアクセスが必要である。駐車場の十分なスペース（台数確保）と低料金化を願いたい。
JR線の便数確保を希望。JRまでの専用路線（モレール、歩道、バス等）の確保を希望。
①現在北九州空港は天候による運航の信頼性が極めて低い。従って出張時（例えば、東京）は、いつも福岡発着便を必ず予備とれ押さえている状況。②まず確実に運航スケジュールにのっとり、稼動できることを第一に望みます。③運航できたら必ず乗ります。期待しております！
①小倉からは遠いと感じる人が多い。よって駐車料は徹底して安くないと魅力がない。無料はモレール低下につながる為1日500円・2日800円・3日1,000円が魅力。2～3日の出張で2,000円以上の駐車料は高い。②2～3日駐車でも車の安全（盗難予防）が保証できる体制を望む。
下曾根からのJR延伸を是非ともお願ひしたいです。
立地が現在より不便なため、車での移動が主となる。駐車料金を無料又は低価格（300円/日）くらいにして欲しい。空港周辺に人が集まりやすいような施設の整備を望む（釣り公園、等）
①交通アクセスが便利であって欲しい。（JR小倉、苅田、朽網、下曾根から空港）②JRとの乗り継ぎのタイミング～時間待ちが長くならないように（現在は非常に不便極まる）。

■ ロイヤリティ別

レストラン 快適 確実	魅力	天候 食事	現在 モノレール 期待	配慮 発着
滞在 中	地下鉄 安全	駐車料金 新幹線東京便 不実充実 確保	便数 無料 小倉駅 駐車場 整備 駆通エクセラ 鉄道 利便性福岡空港 小倉、欠航 時間到着現状 乗入れ 福岡 ビジネス 車	主要都市 低料金化 出張 運行 場所 甲賀 公共交通機関 上り 深夜 便利 下関
朝夕 信頼性 運航 料金	時間帯 - 安価	- 時間 到着現状 乗入れ 福岡 ビジネス 車	メリット 容易	
直行便 本数			移動	

●高ロイヤリティ層の意見の特性

高ロイヤリティ層の周辺には「運行」「出張」「東京便」「低料金化」などのキーワードが位置しており、やはり東京出張など日常的な利用を想定してその利用のしやすさを求めている。

自らの利用は低料金化などさらなるメリットを求めており、他者の利用のしやすさまで考慮している意見が目立つのは、それだけ自分が利用する際の利便性向上の恩恵を認め、それを維持させるための利用拡大策を真剣に考えているためとも考えられる。

「運行」「出張」「東京便」「低料金化」を含む主な意見例

駐車場の完備及び低料金化。

私にとっては小倉駅からのリムジンバスで十分だが、より多くの顧客を集めるならば、複数の主要拠点からリムジンバスの運行があることが期待される。

便数が多くアクセスが良好なこと。早朝・深夜便が多いこと。他の方法では行けない・帰れない時間帯に運行していると魅力がある。

帰省と出張に使用することがほとんどです。東京便が1時間に1便あれば、福岡空港を使う必要はないと思います。空港へのアクセスが整備されることを強く望みます（小倉駅方面のみでなく、守恒・徳力方面にも）。1日以上おける駐車場の整備をお願いします。

①北九州市内からの交通の便が良いこと。そうしないと福岡空港に負ける（北九州道路単独で行きたい）、②東京便が2航空会社で便が多いこと、特に福岡にはない深夜早朝便がある事、③貨物便を増やして普通便の空港使用料を極力安くすること

インフラの整備、特に軌道の確保（小倉駅直行）が必要、また高速道路、都市高速道路、一般道（10号）とのアクセスが必要である。駐車場の十分なスペース（台数確保）と低料金化を願いたい

移転した後、新空港を利用するか福岡にするか正直まよっている。時間（アクセス）的な刈りを感じないからである。但し、出張利用に配慮した便数増加をして頂けるなら、新空港を利用するでしょう。

①東京への出張が便利であること（便数及び早朝・深夜の便）。②羽田でも“デイリングアリゾン”的あるところに着くこと。③駐車場料金が無料ないし非常に低廉（200円/日程度）であること。④飲食店の充実。

とにかく東京便の充実をお願いしたい。特に福岡の深夜便の充実はピジネスマントレーニングにとって大変有益です。もちろん到着後の空港から最寄駅又は地域へのバスや電車の配慮は必要です。

●中ロイヤリティ層の意見の特性

中ロイヤリティ層の周辺には「渋滞」「地下鉄」「安全」などのキーワードが位置しており、交通アクセスや駐車場など利用条件次第という見方が強い。

福岡空港の利便性を認識している人も多いため、福岡空港の交通アクセスなどの優位性を越えた魅力を打ち出していく必要があるといえる。

「渋滞」「地下鉄」「安全」を含む主な意見例

①喫煙ブースはしっかり分けて欲しい。②空港周辺道路は渋滞がおこらないよう車線を増やす等の工夫をして欲しい。③航空機への乗り込みは、待合所から直接乗り込めるようにして欲しい（バス移動X）。

リムジンバスが交通渋滞に巻き込まれないような交通アクセスが望まれる。福岡空港の場合、小倉～博多新幹線（20分）、地下鉄（5分）で空港に着くアクセスの良さが最大の魅力。

空港を中心に娯楽施設や公園も備わった楽しい空港になるといい。具体的にアウトレットがあるとうれしい。小倉駅からのリムジンバスは国道10号線（バイパス）の渋滞に巻き込まれることがないように専用レンを設置するなどの対策が必要かと思われる（特に朝夕の通勤時間帯、休日）

①小倉からは遠い感じる人が多い。よって駐車料は徹底して安くないと魅力がない。無料はモル低下につながる為1日500円・2日800円・3日1,000円が魅力。2~3日の出張で2,000円以上の駐車料は高い。②2~3日駐車でも車の安全（盗難予防）が保証できる体制を望む。

福岡空港の利便性は便数が多い事に加えて、小倉からのアクセスが新幹線、地下鉄を利用することで「正確に」所要時間がわかる事にある（空港にギリギリの時間に到着できる）空港へのアクセスがバスとなれば交通渋滞など考慮しなければならず不便を感じる。

●低中ロイヤリティ層の意見の特性

低ロイヤリティ層の周辺には「ビジネス」「車」「安価」などのキーワードが位置しており、安価な交通費、駐車料金など明確な優位性が求められている。

消極的な利用意向であるために、目に見える形での有利な利用条件がなければ利用意向は上がってこないものと思われる。

「ビジネス」「車」「安価」を含む主な意見例

朝夕のビジネス時間帯での便確保と同時に、空港までの鉄道、バス等のアクセスが整備されないと利用しにくいと考えます。

閑空では電車であれ車であれ通過するだけで非常に高い金額がかかり、気軽に立ち寄れる場所ではないというのが現状です。お金が必要以上にかかるようでは利用する際二の足を踏んでしまうのでは?

宗像地区から利用する為には、やはり車で移動することになると思うので、駐車場の確保と低料金の設定を検討してほしい!!ここは、他の空港と違うというアピール点を何か前面に出してほしいと思う!

車を利用する際、高速道路料金の割引があるとうれしい。身障者のために車を近くまでつけられたり、気軽に座れるイスがそこかしこにあり、ウロウロしなくともひと目でわかるようにしてほしい。空港にペットホテル等が完備されているとうれしい。

福岡空港との利便性に差がないのでメリットを感じない。①空港までの時間（1時間内で行ける）②一般交通機関（高速バス、JR線、地下鉄）故に、総合的な旅費、運賃等が安価になれば利用しても良い。

新北九州空港まで行く交通手段を考えると車になります。駐車場の値段が気になります。近くて便利がよいかなとも思うのですが、交通手段の点を見ると不便に感じます。

空港までの安価で便利な交通手段を充実していただきたい。

直方からのアクセスが便利なこと。高速バスがあれば良い。かつ、早朝・深夜のアクセスが必要（ビジネスでは絶対）。

（4）調査結果からの課題

本調査は、北九州地区住民を対象にした新北九州空港へのニーズを探る調査としては、サンプル数、調査エリアからみてこれまでほとんど唯一の本格的な調査と位置づけられる。

したがって非常に貴重なデータが得られたが、そのうちの主要な要点と今後新北九州空港の利用促進を図るに当たっての課題を以下に整理しておく。

①現北九州空港非(低頻度)利用者への新北九州空港のPR

調査対象者には、現北九州空港を全く利用したことがない人が 63%もいる。また、これまでの利用回数19回以下の低頻度利用層が25%いる。計88%が非(低頻度)利用層である。これらの層は北九州地区を大きく西と東に分けた場合の西部地区居住者に大変多い。もっとも、東部地区居住者でもこの非(低頻度)利用層は 77%と大変多くみられるのであるが、これは現在の北九州空港が 1 日 4 便(東京便)しかなく、一部の限られたいわば固定客に利用が独占されているという現状を考えると当然の結果である。

それはさておき、現在の空港の東側に建設中の新北九州空港が、現北九州空港の延長にあると認識されることは新北九州空港にとって非常なマイナス要因である。このことは、現北九州空港の非利用理由が、『欠航が多い』ことに集中しており、それがそのまま新北九州空港にも引き継がれる恐れが十分あると考えられるのである。

新北九州の基本的なメリットを訴求することが第一に必要とされる。それは、欠航がないことであり、24 時間運行可能なため早朝深夜の就航が可能のこと、滑走路が 2,500mあるために現空港のような小型機ではなく中・大型機の就航が可能であり、収容キャパシティが十分であることな

どである。このようなPRから、これまで現北九州空港の利用に否定的であった層を新北九州空港の顧客層に取り込むことが可能となる。

②西部地区居住者対策

上記のように、西部地区居住者は現北九州空港の利用が低調である。また、新北九州空港の認知度や利用意向も東部地区居住者より低い。これは圧倒的な利便性を誇る福岡空港への近接性からみて当然の結果であるが、新北九州空港の利用促進を図るためにには、この地域の居住者の取り込みは是非必要である。

このためには、上述のような新北九州空港の建設的なメリットの訴求だけではなく、新北九州空港へのアクセス網の整備や朝晩のビジネスパーソン層の利用時間帯における東京便の確保など具体的な利便性の訴求が必要である。

③新北九州空港へのアクセス整備

新北九州空港へのアクセス整備は、車対応と軌道対応に大別される。この両者ともに交通手段としては大変重要視されているが、その中でも車対応における駐車料金の問題は非常に重要なである。もちろん価格要因であるから、低価格であるほど新北九州空港の利用意向率が高くなるのは当然である。しかし、すでにみたように駐車料金が1日500円の場合と1,000円の場合の利用意向率の差は極端である。そして、これは東部居住者、現北九州空港の高頻度利用者ほど敏感に反応しているのである。つまり、新北九州空港のヘビーユーザーと目される層ほど、駐車料金にシビアに反応しているのである。駐車場の使い勝手とともに、料金設定には慎重を期する必要がある。

④東京便の便数の確保

新北九州空港からの主要な路線である東京便に関する態度は、西部地区居住者、現北九州空港の非利用者、つまり新北九州空港へのロイヤリティが低い層ほど提示した条件による振幅の幅がひろい。これは、福岡空港との対比で利用を考えるからであり、福岡空港という利便性の高い空港の利用者を取り込むには、偏に、よりニーズにあった時間帯に密度の濃い東京便を設定できるかにかかっているといえる。この設定如何で、西部地区居住者は福岡空港の利用にむかつたり、新北九州空港の利用に向かつたりするものと思われる。

第3章 調査結果の比較

新北九州空港への利用意向等を探るために実施した3つおりの調査について、その結果を比較・検討する。なお調査の詳細は、北九州市及び周辺地域については本編第2章を、福岡都市圏については『新北九州空港』に関する調査研究Ⅰを、関東地区については本編第1章を参照されたい。

(1) 調査計画及び調査対象者の特性

比較・検討に先立ち、それぞれのデータの調査のやり方及び調査対象者の特性について、簡単にみてみたい。

調査方法において、福岡都市圏が唯一データベースを活用したインターネットリサーチにより実施されているが、他2者は任意の事業所に直接依頼する方法を探っている。調査期間においては、平成15年2月28日から平成16年1月16日の概ね10.5カ月の短期間で実施されており、工事が急ピッチで進行しているものの、認知度等への大きな影響はないものと考える。

次に調査対象者についてみてみると、女性の占有率が福岡都市圏(24.9%)>北九州市及び周辺地域(15.1%)>関東地区(5.1%)の順になっている。また年代においては、それぞれの地域とともに30代・40代・50代の合計が概ね85%から90%の範囲にあり、差異はないものの、北九州市及び周辺地域においては40代が多く、福岡都市圏においてはほぼ均等に、関東地区においては30代>40代>50代の順になっている。

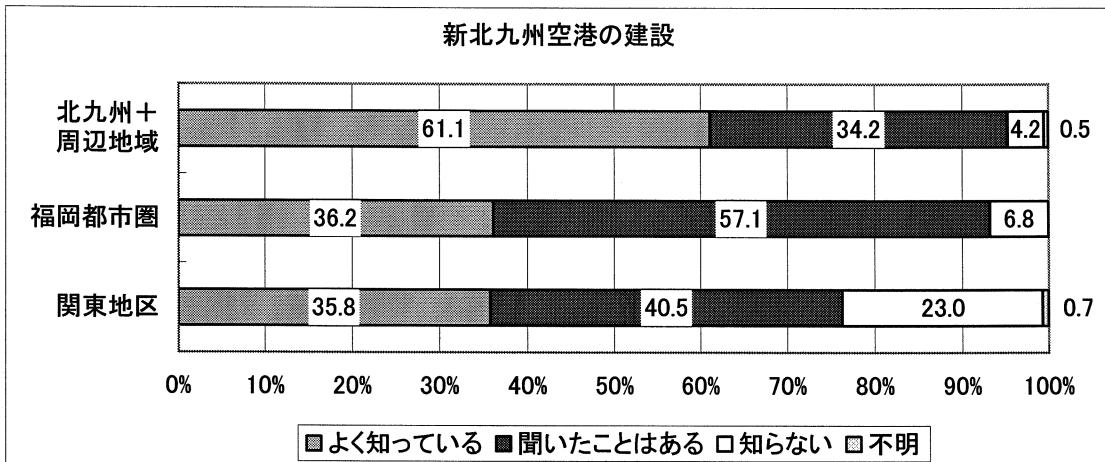
		北九州市及び周辺地域	福岡都市圏	関東地区
調査対象	北九州市及びその周辺地域居住の男女個人(当該地域の企業及び団体に依頼)	福岡空港を利用したことのある福岡都市圏(筑豊地区含む)居住の男女個人	関東圏居住の男女個人(北九州地域企業の関東地区事業所勤務者に依頼)	
調査方法	事業所を通じた自記入によるアンケート	インターネットリサーチ	事業所を通じた自記入によるアンケート	
調査期間	H15.12.2～H16.1.16	H15.2.28～3.4	H15.5.15～6.15	
有効サンプル数	815	177	430	
調査対象者の特性	男性	84.8%	75.1%	93.5%
	女性	15.1	24.9	5.1
	20歳代	10.6%	4.0%	9.1%
	30歳代	26.7	29.4	35.4
	40歳代	33.3	28.8	31.8
	50歳代	25.5	32.2	21.6
	60歳代	3.6	5.6	1.9

※性別及び年代のカテゴリーにおいて、合計が100%にならないのは未回答があるため。

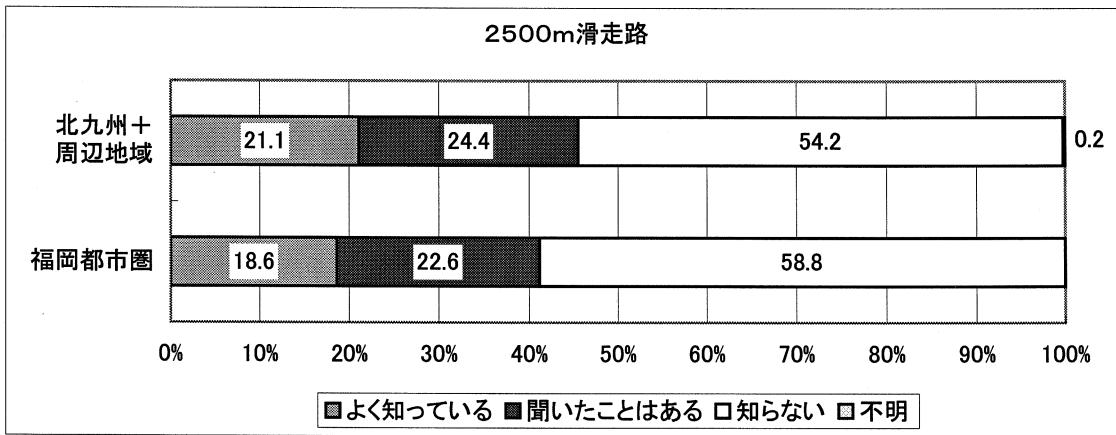
(2) 共通する質問項目とその結果

①新北九州空港の認知度

『新北九州空港を建設している』ことについては、北九州市及び周辺地域、福岡都市圏において概ね95%の人が程度の強弱はあるものの認知しており、また関東地区においても約3/4の人が同じく認知している。一方、「よく知っている」人になると、北九州市及び周辺地域が約60%に対し、他2者は35~36%と6割近くまで激減してしまう。

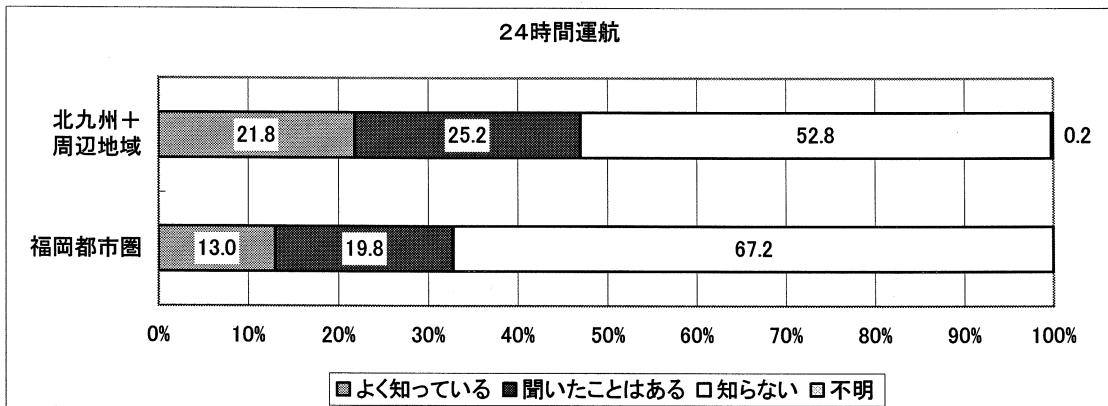


次に新空港の特徴のひとつである『2500mの滑走路が1本ある』ことについては、北九州市及び周辺地域、福岡都市圏ともに「よく知っている」が20%前後、「聞いたことがある」が23%前後と差異はみられない。ただし、両者ともに「よく知っている」と「聞いたことのある」の合計が半分に満たず、十分に認知できているとはいえない。

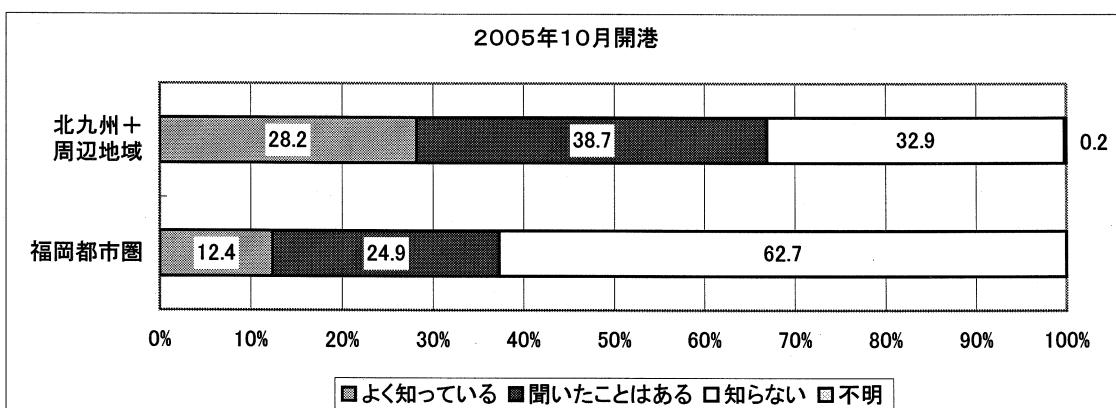


新空港の最大の特長である『24時間離発着が可能である』については、北九州市及び周辺地域の人の方が、福岡都市圏の人よりも認知度が高いといえる。ただし前回同様、「よく知っている」と「聞いたことのある」の合計が半分にも満たず(福岡都市圏においては約1/3)、当該空港の最大

の差別化要因が十分認知されていない。

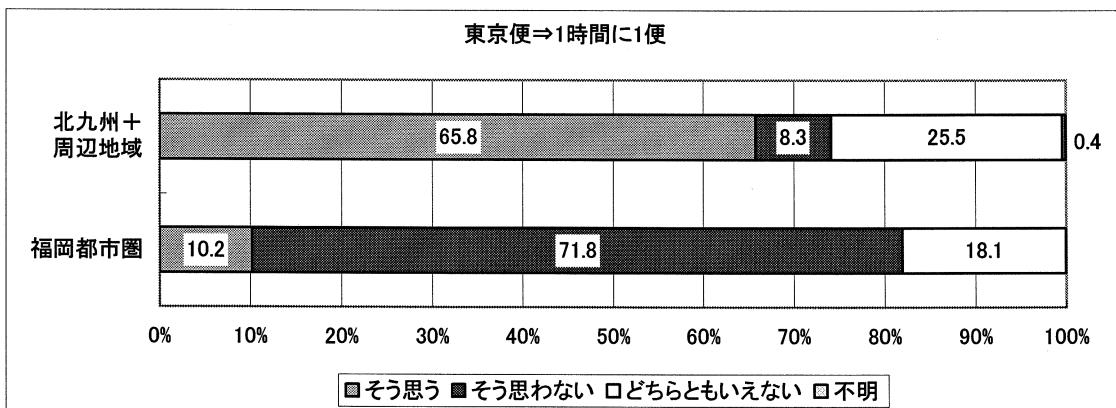


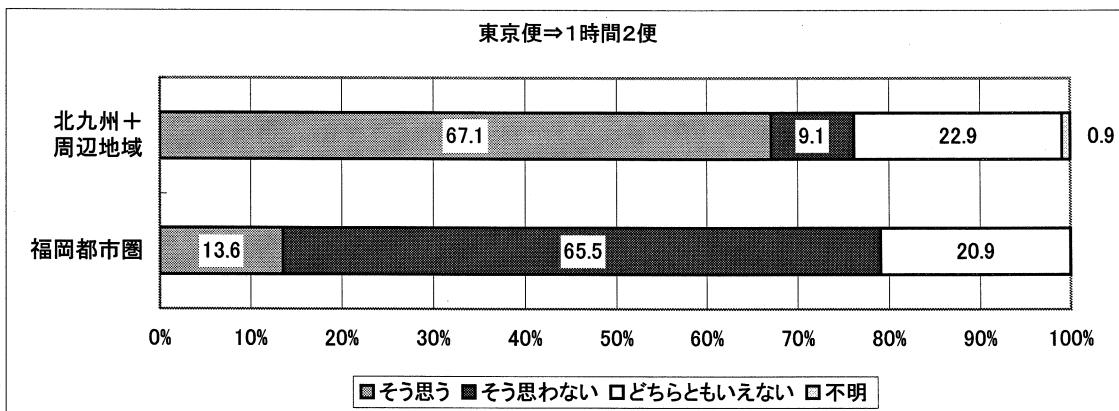
『2005年10月の開港予定時期』については、北九州市及び周辺地域において約 2/3 の人が程度の強弱はあれ認知しているのに対し、福岡都市圏の人はその半分(37.3%)に止まっている。



②東京便の増発及び早朝深夜便についての意向

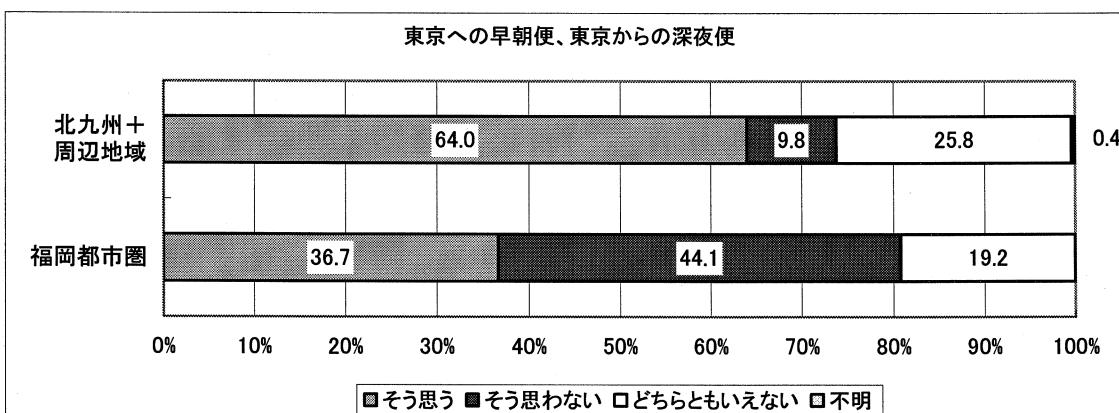
『東京便を充足させること』については、北九州市及び周辺地域において約 2/3 の人が肯定的に反応しているのに対し、福岡都市圏の人は逆に 2/3 強の人が否定的な反応を示している。これは福岡都市圏の人は東京便に関して概ね現福岡空港の便数に満足しているためではないかと考える。なお、充足の程度は 1 時間に 1 便であろうが 2 便であろうが、若干 2 便の方が好意的に受け入れられているものの、ほとんど差異はない。





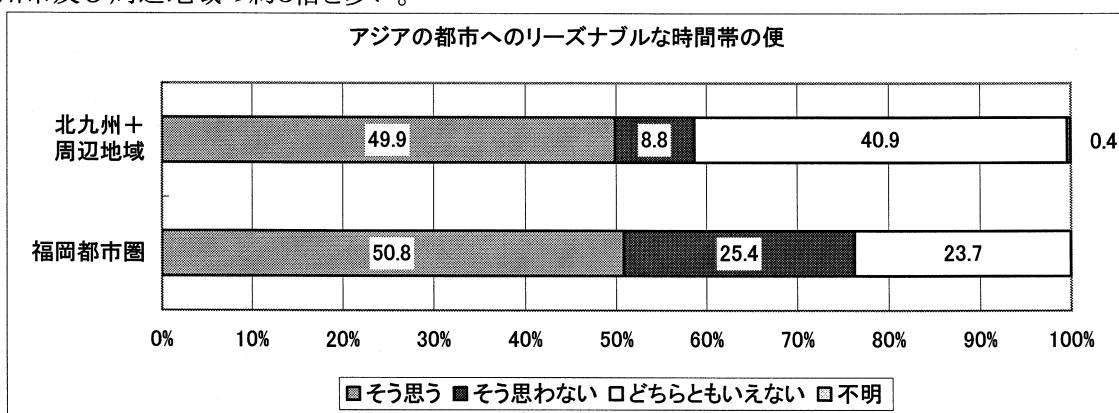
一方、これが『早朝深夜便』になると、福岡都市圏においては肯定的な意見が約3倍に増え、逆に否定的な意見が約2/3まで減少する。新北九州空港の24時間離発着が可能であることの強みを早朝深夜便の運航という形で反映すれば、現福岡空港の弱みを補完することができ、一定の顧客を確保することができるのではないかと考える。

なお、北九州市及び周辺地域の反応は前の2問とほとんど差異はない。

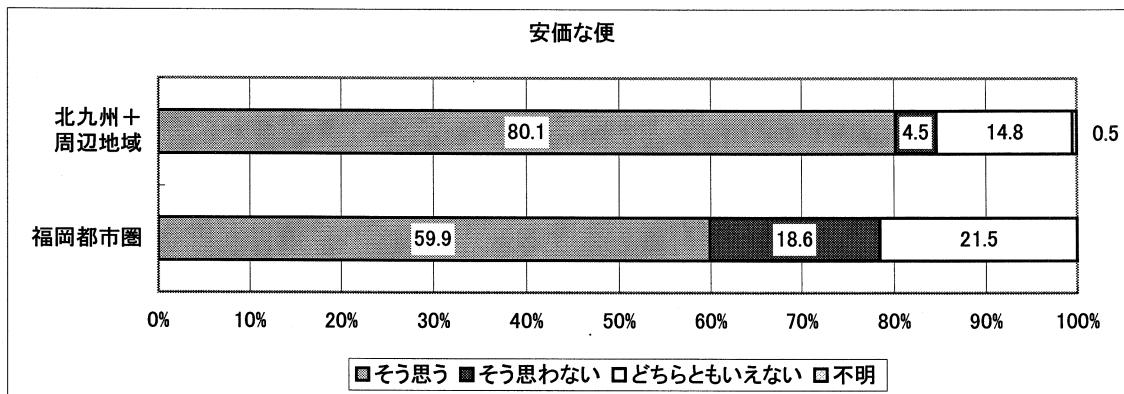


③海外渡航への配慮についての意向

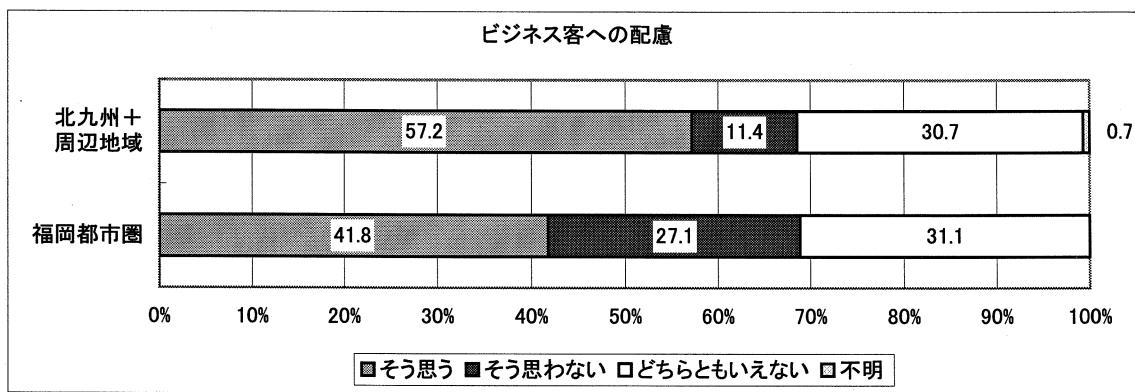
『アジアの都市への、もしくはアジアの都市からのリーズナブルな時間帯の便の確保』については、肯定的な意見において差異がないものの、否定的な意見は福岡都市圏において約1/4あり、北九州市及び周辺地域の約3倍と多い。



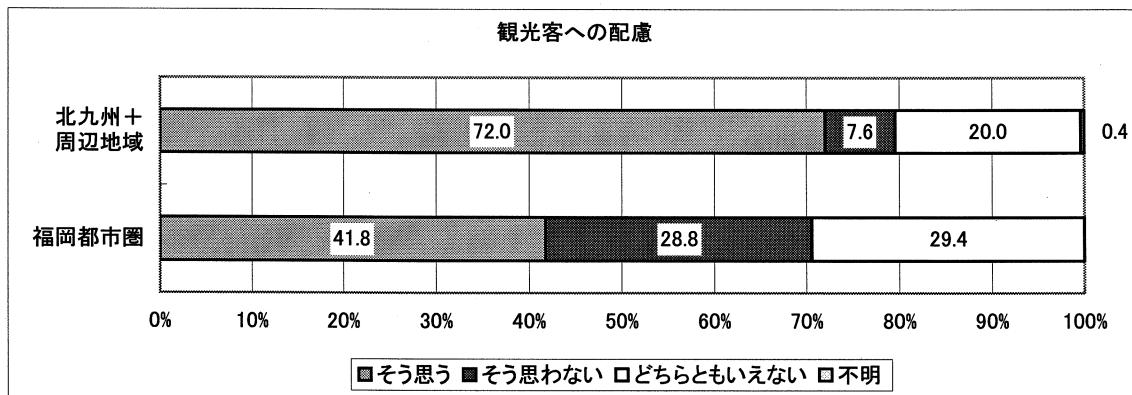
『他の空港よりも安いコストで海外の目的地まで行ける』ことについては、肯定的な意見が多く、北九州市及び周辺地域では約 80%、福岡都市圏では約 60%に上っている。



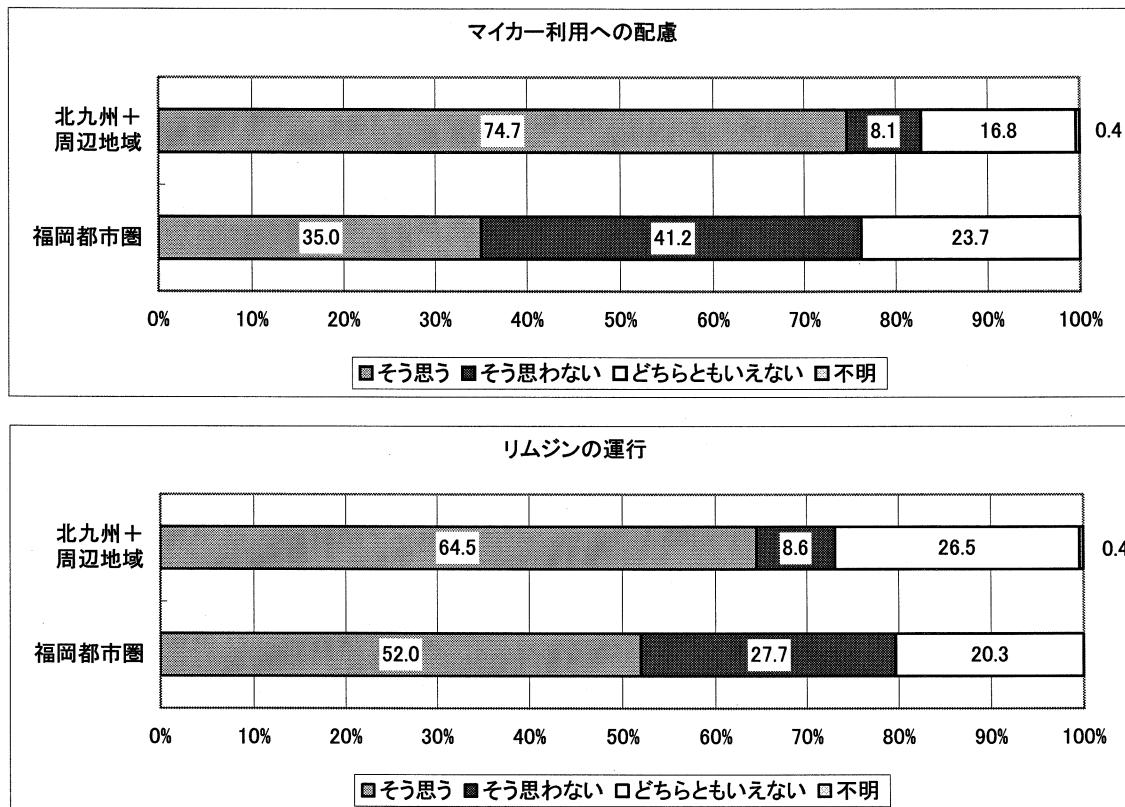
次にビジネス用の待合室やインターネットサポートなど、『海外ビジネス客に対して特別な配慮をすること』については、北九州市及び周辺地域では約 60%の人が肯定的であるのに対し、福岡都市圏では約 40%に止まり、逆に 25%強の人が否定的である。



一方、海外観光旅行時の『観光客への特別な配慮』については、北九州市及び周辺地域では前回に比して約 15 ポイント(57.2%→72.0%)肯定的な意見が多いものの、福岡都市圏においてはほとんど変化がない。



海外渡航時の『アクセスへの配慮』についてみてみると、北九州市及び周辺地域においては、十分な駐車場の確保など「マイカー利用への配慮」及び「リムジンバスの運行」の双方に強く反応しているが、福岡都市圏においては、「リムジンバスの運行」に対しては 50%を超えて反応しているものの、「マイカー利用への配慮」に対しては地理的にやや遠いためか否定的な意見の方が多い。

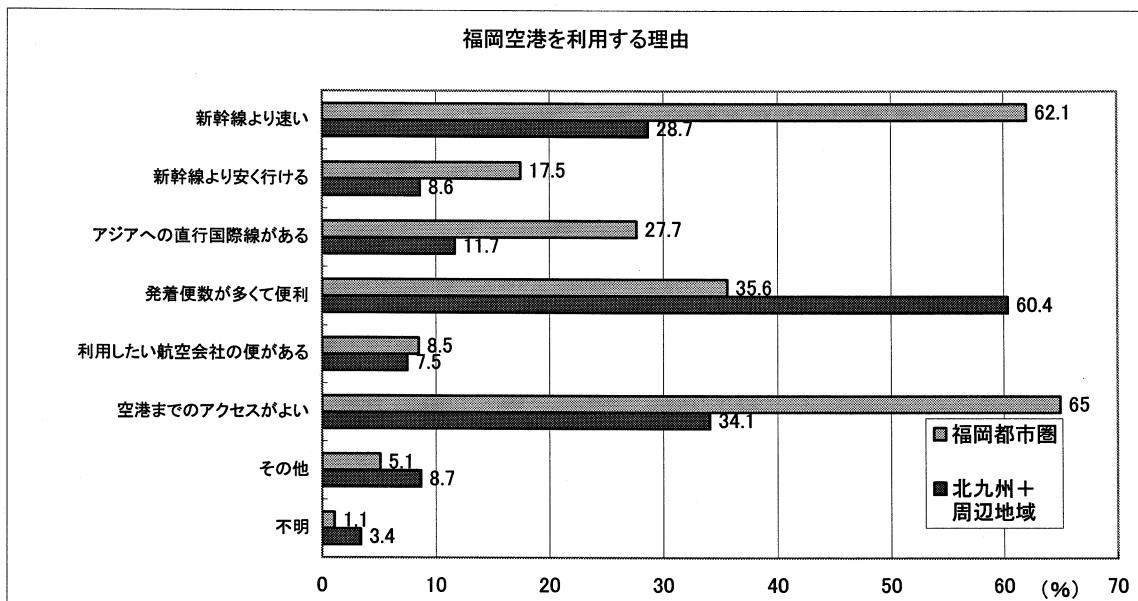


④福岡空港の利用理由と新北九州空港への期待・要望

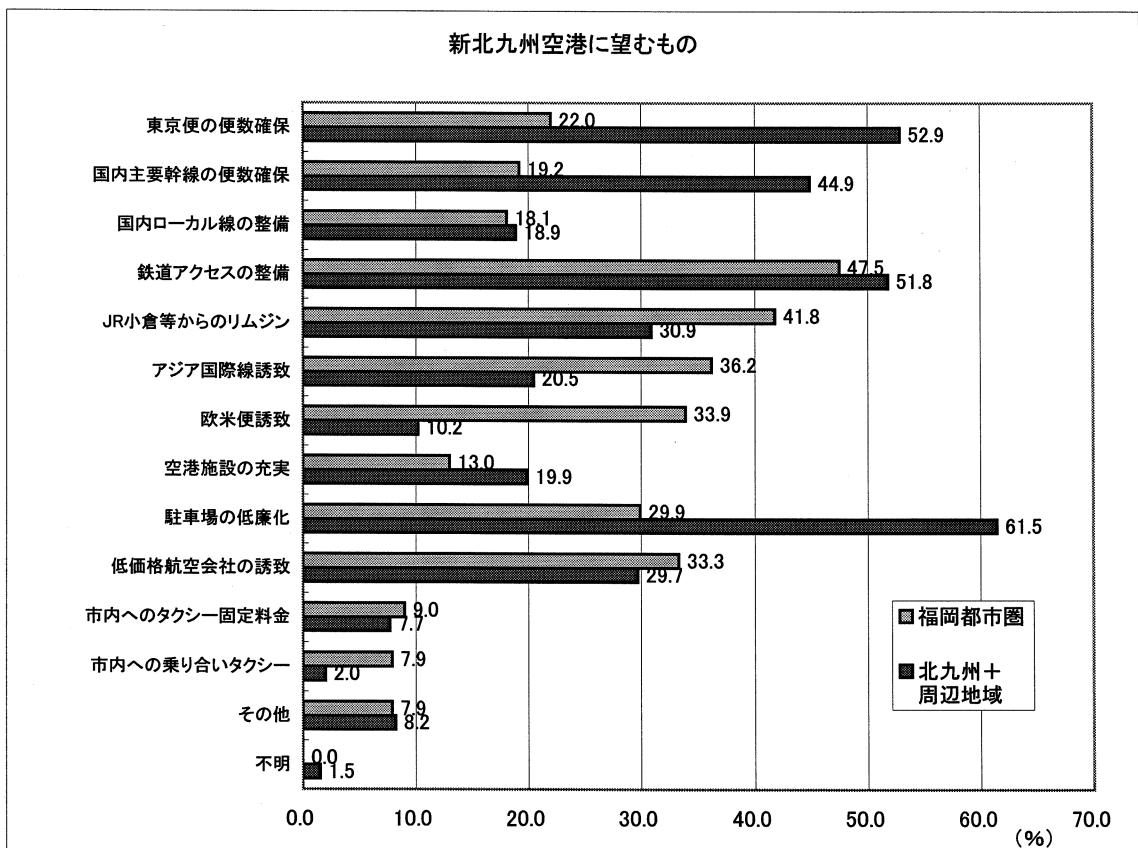
まず『福岡空港を利用する理由』についてみてみると、北九州市及び周辺地域の人の第1位は「発着便数が多くて便利(60.5%)」であり、他の理由を圧倒している。これは現空港への要望の裏返しであり、ひいては新空港の旅客確保の大きなヒントといえる。

一方、福岡都市圏の人においては、都心に近く、地下鉄等の交通機関も整備されていることから「空港までのアクセスがよい(65%)」が第1位であり、僅差で「新幹線より速い(62.1%)」が続く。

なお、北九州市及び周辺地域の人においては、この「新幹線より速い」が福岡都市圏の半数以下(28.7%)しかなく、これはとくに現北九州空港の東京・大阪方面への便数が充足されていないことと、福岡空港に行くためには反対方向の西側へ行かなければならないという精神的な負担から、新幹線利用が比較的多いことの表れではないかと考えられる。



次に『新北九州空港への期待・要望』であるが、北九州市及び周辺地域については、「東京及び国内主要都市への路線の確保」と「空港へのアクセス(鉄道・リムジンバス・駐車場)の整備」が上位を占有する。一方、福岡都市圏においては、同じく「空港へのアクセス整備」と「アジア及び欧米路線の誘致」を期待している。なお、北九州市及び周辺地域で強く期待されている「東京及び国内主要都市への路線の確保」については、福岡都市圏では少ない。



第4章 利用促進の方向性

(1) 顧客の取り込み策

前章までに、関東地区や北九州居住のビジネスパーソンの新空港への利用意識を把握し、昨年度実施の福岡都市圏住民の意識との比較も行った。

その結果から、新北九州空港の利用を促進する上での課題がかなり明らかになった。その主要部分をここで再掲し、以下に述べる新北九州空港の利用促進策立案の根拠とする。

まず、利用の根幹をなす『北九州市及び周辺地域』のビジネスパーソンの動向については、現北九州空港は欠航が多くアクセス面でも不便な立地にあるため、非(低頻度)利用者が大変多くこの層への新北九州空港の利便性や基本的なメリットを PR する必要があるとの指摘が第一になされた。

また、北部九州で圧倒的な利便性を誇る福岡空港に近接する北九州西部地区居住者をいかに新北九州空港へ取り込むかも重要である。この層へのアプローチは、新空港が西部地区居住者に具体的なメリットを提供することを率直に訴えることが必要である。

その内容は、新北九州空港へのアクセス面での利便性やビジネスユースの核となる東京便の便数、ことにニーズの多い朝夕の便数の確保が非常に重要であることなどである。

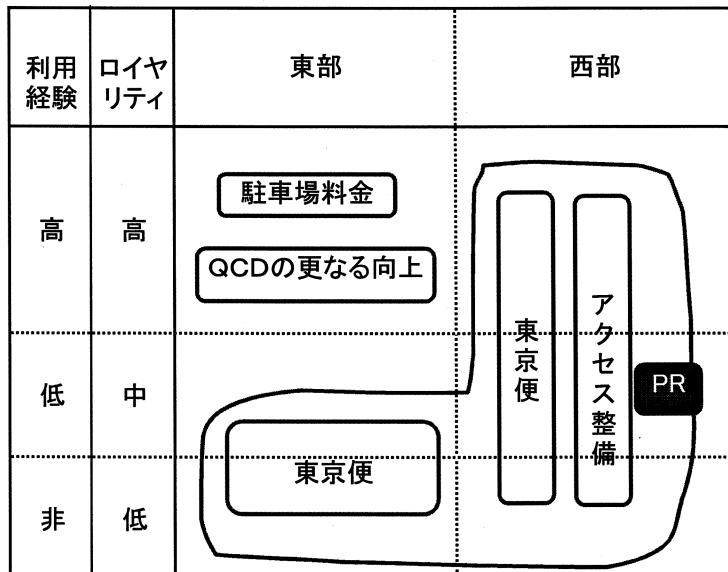
以上のような分析は、主として居住地、現北九州空港への利用経験、新北九州空港へのロイヤリティを軸に行われた。ここで、これらの分析軸を利用して各セグメントへのアプローチの要点をまとめておく。

東部居住者で高頻度利用、高ロイヤリティの層は、新北九州空港への期待度は非常に高いものがあり、この層を取り込むには、適正な駐車場料金の設定を始めとした Q(Quality)、C(Cost)、D(Delivery)の向上が重要な方策となる。

東部居住者で、利用経験とロイヤリティが低い層には、ビジネスユースの基本である東京便の充実が何よりも吸引策となる。

問題は西部地区居住者の取り込み策であるが、まず重要なことはなによりも PR(広報活動)である。新聞・テレビなどのマスメディアは言うに及ばず、あらゆる機会を捉えて新北九州空港の利便性やメリットを訴求することが肝要である。この訴求内容が、東京便の充実やアクセス面の整備ということになる。

■セグメント別にみた顧客取り込み策の方向性



なお、別の調査研究;(財)国際東アジア研究センター・平成15年度公募研究プロジェクト「北九州市における空港選択意識に関する研究」⁽¹⁾によれば、出張回数が多い人ほど、ビジネス時間帯の便数、深夜早朝の便の有無、駐車料金などの具体的な利便性を求めていることが明らかになっている。また現在の福岡空港利用者(その多くは北九州西部地区出発)を惹きつけるには、便数の増加や鉄道アクセスの整備などの空港としての基本条件の整備が必要である一方、新北九州空港が近い利用者(主として東部地区居住者)は、深夜便や駐車料金など現空港より更にサービスの向上を求めていることも明確となっており、本調査の結果とほとんど一致しているといえる。

『福岡都市圏』については、現福岡空港の弱みをいかに補完するかという視点で利用促進の方向を見出すことができる。つまり、ひとつは離発着時間により制限されている国内及びアジア路線の早朝深夜便の確保であり、もうひとつは現在就航していない欧米路線の確保である。またこれらニーズを満たすために、鉄道やリムジンバス、駐車場等のアクセスの充実が求められている。

『関東地区』については、顧客満足度をQCDの視点から向上することによって利用を喚起できるものと考えられ、東京～北九州便の充足(Q)、航空運賃の低廉化(C)、アクセスの充実(D)を総合的に向上させることが必要である。また現空港の問題であり新空港では回避される「天候により欠航する」という誤ったイメージを早期に解決することが不可欠である。

■調査ごとの新北九州空港利用促進策の視点と具体策

視点	北九州市及び周辺地域		福岡都市圏	関東地区
	東部	西部		
視点	ニーズの着実な取り込み	新北九州空港の利便性の訴求	福岡空港の弱みを補完	QCDの向上
具体策	①駐車場料金の適正化 ②早朝深夜の東京便	①東京便の充足 ②アクセスの充実 ③欠航イメージの払拭	①海外路線の充実 ・アジアの早朝深夜便 ・欧米便 等 ②国内主要都市への早朝深夜便の確保 ③アクセスの充実	①東京便の充足 ②安価な航空運賃 ③アクセスの充実 ④欠航イメージの払拭

(2) 新北九州空港の利用促進に関する戦略提案

新規の事業開発や製品開発においては、マーケティング発想に基づき市場のニーズに適合した製品やサービスを提供することが厳しい競合環境を勝ち抜くために不可欠である。現在、地域開発や地域政策においてもこのマーケティング発想は必要とされており、様々な試みがなされている。新北九州空港調査研究会では、2003年度から様々な調査研究活動を行い、これまでにない貴重な成果が得られた。この結果の集大成として、新北九州空港が真に地域の空港として位置づけられ、活性化するための戦略提案を行う。

一般的製品やサービスのマーケティング戦略を検討するとき、自社の事業分野にどのような競争要因や環境要因(外部環境)があるかを認識し、これに対して自社の強みや弱み(内部環境)を当てはめれば、それぞれの側面でとるべき戦略の方向性がみえてくる。この手法を SWOT 分析というが、これは、外部環境としての機会(Opportunity)・脅威(Threat)と内部環境としての強み(Strength)・弱み(Weakness)の関係から戦略の方向性を明らかにしようとするものである。もちろん、この手法は地域開発においても有効なプランニング手段である。

そこで、これまでの調査研究結果から新北九州空港を取り巻く要因を分析した上で、まとめたものが次ページ表である。

新北九州空港の建設は、現北九州空港の代替空港として30年以上前から国に対して要望がなされてきた。その間、わが国の経済成長や国際化に伴って航空需要は裾野が広がり、北部九州の航空需要は大きく広がった。特に、福岡空港の容量限界説による新福岡空港建設問題等については、2003年度の研究報告「『新北九州空港』に関する調査研究Ⅰ」に詳しい。そのような中で、新北九州空港は、北部九州の増大する航空需要の一翼を担う存在としてその存在意義は重要性をいっそう増している。また、新北九州空港が着実に地域の航空需要を取り込むことは、北部九州の空港間の役割分担を行うという側面からも意義の深いことである。

■新北九州空港戦略展開における SWOT 分析

(条件: 東京便のある程度の確保、公共交通機関の整備、駐車場の整備)

		外部環境	
		機会(Opportunity)	脅威(Threat)
		●北部九州の航空需要の一翼を担う	●近隣空港や新幹線との競合が激しい
内部環境	強み(Strength)	<p>【戦略の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ☆東京便の充実 ☆東京便における深夜・早朝便の確保 ☆地方幹線便の確保 ☆アジア便の確保 ☆アジアへの深夜・早朝便の確保 (広域需要の取り込み) ☆パークアンドフライの訴求 ☆ビジネスユースの訴求 	<p>【戦略の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ☆他空港(新幹線含む)との差別化 ☆低価格便の誘致 ☆アジアへの深夜・早朝便の確保 (広域需要の取り込み) ☆低価格駐車場の訴求 ☆低価格観光パック旅行客の取り込み ☆事業所への専用送迎交通機関の整備
	弱み(Weakness)	<p>【戦略の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ☆PR活動の徹底(特に西部地区居住者への) ★「欠航」のない空港のイメージの浸透 ★西部地区居住者への利便性の訴求 ★便利で安価な駐車場の訴求 ★都心部からアクセス可能な公共交通機関の訴求 ☆広域からの集客戦略の立案 ☆観光資源の開発や新空港を核にした地域アメニティの向上 	<p>【戦略の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ☆空港ターミナル運営会社による顧客の囲い込み戦略の立案 ☆空港島を活用した各種イベントの開催 (市民に親しまれる空港づくり)

以上のような観点からなされた新北九州空港の利用促進に関わる戦略提案は以下の通りである

I : 新北九州空港の強みと機会

新北九州空港が置かれている外部環境のうち事業機会と捉えられるのは、「北部九州の航空需要の一翼を担う」という社会的ともいえる使命である。また、新北九州空港が自ら持つ強みは、海上に展開する空港であることや地元の積極的な支援があることなどである。

ここから、発想できる戦略は地元のニーズに的確に応えた戦略であり、それは東京便における利便性やメリットを追及したサービス(製品)の提供であろう。この点は、すでに既存のキャリアではなく新しい航空会社が新北九州と東京羽田間に参入を表明し、具体的な提案を行っていることからもその戦略の重要性は明白である。

これらに関連して、東京便の深夜早朝発着、アジア便の就航、空港へのアクセスの整備などは基本的な戦略であるといえよう。これらの戦略の訴求点は、空港周辺の顧客を過不足なく取り込むという視点である。

Ⅱ:新北九州空港の弱みと機会

新北九州空港は、北九州地区の東部に位置し、特に西部地区居住者にとっては遠隔地であるというイメージを抱かれており、現空港も含めてこの地域のイメージが形成されていないことがある。したがって、新空港になれば解消されるはずの「欠航」イメージが根強くついて回るのである。これが弱みであるといえる。この弱みを克服する戦略は、徹底したPR(広報)作戦である。新北九州空港の建設については、福岡都市圏や東京圏の住民は言うに及ばず、北九州西部地区居住者にも周知されていない。新北九州空港が持つ様々な利点、利便性を積極的にPRし、それらの地域の住民の認知度を向上させ、認識を改めさせる努力が必要である。特に、利用の機会が福岡空港と競合する西部地区居住者への周知徹底は非常に重要である。

さらに、北九州東部地域の地域力の向上は空港の利用促進と関連が深いものがある。現在、門司港レトロ地区は九州でも有数の観光地として定着したが、この地域との連携を新北九州空港周辺地域は図るべきである。「観光資源の開発や新空港を核にした地域アメニティの向上」は、新北九州空港の付加価値向上につながるし、利用の促進にも直結する。

Ⅲ:新北九州空港の強みと脅威

新北九州空港を取り巻く脅威は、山口、福岡、佐賀などの近隣空港や新幹線との競合が激しいことである。この脅威を新北九州空港が持つ強みで補う戦略は、他空港との差別化戦略である。差別化戦略はマーケティング戦略の重要な手段のひとつである。

その方向性は、海上空港であることのメリットを生かした戦略であることはいうまでもない。

Ⅳ:新北九州空港の弱みと脅威

新北九州空港の脅威と弱みをカバーする戦略は非常に重要である。新北九州空港のマーケティング戦略の基本をなす戦略といえる。このためには、航空会社や空港ターミナル運営会社が行う営業活動を通じた顧客の囲い込み戦略が必要であるし、福岡県や北九州市の側面からの支援が必要とされる。

注(1)

(財)国際東アジア研究センター・平成 15 年度公募研究プロジェクト「北九州市における空港選択意識に関する研究」について

1. 研究の概要

標記の研究では空港の有効活用に向けた都市政策策定の基礎として航空需要予測に着目、現在日本で一般的に行われている予測手法の検証を行いその問題点を指摘、同時に交通統計に連関している現在の実績に基づく手法の限界を超えるための、方法を追求している。

一般に、交通機関選択行動モデルにおいては、選択者の特性、交通機関選択肢の特性、社会経済的な条件の3つの種類の変数を考慮し、これらの変数は、現在の予測モデルに用いられている交通実態調査のデータから得られる。他方、地域の空港利活用を進める政策策定には、政策として操作することが可能かつシミュレーションが可能な変数を空港選択モデルに組み入れる事が必要である。この観点から、現在の予想モデルには用いられていないが有効な変数を明確化するために、コンジョイント分析手法を用いて意識調査を実施している。ここで、候補とされた要因に本調査のアンケートで支持の高い項目が採用されている。

2. コンジョイント分析とは

空港の選択は多数の要因を総合的に考慮しつつ判断されていると考えられるが、同時に要因間に選択への影響力に差があると考えられる。また、要因の間に相互作用があることも考えられる。コンジョイント分析手法は製品やサービスの属性に関する消費者の好み(選好)を測定する手法である。このとき多数の属性の組み合わせの数は検討される属性・選択肢の増加により急激に増加する為、直交表を使った実験計画法によって、被験者に提示される選択肢を減らし、回答に際する負荷を軽くするのがコンジョイント分析の特徴である。しかし、「自分の意見に合う項目にマークを付ける」単純なアンケートと異なり、複数要因を同時に判断しながら回答する為、被験者への精神的圧迫があり、実施には細心の注意が必要である。

3. 調査結果

取り上げられた10の要因のうち、①鉄道アクセスの有無、②朝夕のビジネス時間帯の便数、③早朝の会議に間に合う東京便の有無、④駐車料金の無料化、⑤低運賃エアラインの参入、⑥北九州への深夜便の有無などの変数がこの順位で、空港選択の判断に危険率1%で有意に影響していることが明らかになった。この他に⑦ホテル込みのパック航空券あり、⑧小倉・黒崎へのリムジンバス料金、⑨大阪、名古屋への朝タビジネス便、などが

取り上げられたが、下位の要因は回答者の属性によっては棄却される結果となった。

すなわち、出張回数別に分けて分析すると、出張回数が多い人ほど、ビジネス時間帯の便数、深夜早朝の便の有無、駐車料金などの具体的な利便性を求めていた。現在の主な出張手段別では、福岡空港利用者は鉄道アクセスやビジネス便の頻度など、空港としての利便性に強く反応する一方、現北九州空港利用者は駐車料金やリムジンバス、鉄道アクセスなどのアクセス条件の向上を求めていた。出発地を北九州東部と西部に分けて分析すると、深夜便に対する期待が東部において高い。本社の位置では本社東京の方が早朝便の有無に、本社北九州の方が深夜便の有無に強く反応している。現北九州空港の利用経験の有無では、有る人は深夜便に対する期待が高く、無い人は大阪、名古屋便への期待が高い。今回の調査で対象としたビジネス層からは、レストランや物販店の充実レベルは選択行動への影響は有意ではなかった。(統計的に棄却された)反面、鉄道アクセスへの期待はどの属性の回答者でも極めて高い。

このように新北九州空港に対する期待は回答者の属性毎に相違していることが確認された。すなわち、現在の福岡空港利用者(その多くは北九州西部地区出発)を惹きつけるには便数の増加や鉄道アクセスの整備などの空港としての基本条件の整備が必要である一方、新北九州空港が近い利用者は深夜便や駐車料金などの現空港より更にサービスの向上を求めていた事が明確となっている。

付録1 関東地区調査票

Q1. あなたが、現在お住まいの地域を教えてください。

_____都/県、_____市/区

関東地方以外にお住まいの方⇒申し訳ありません。皆様は今回の調査対象外です。

Q2. あなたの性別をお教えください。

1. 男性

2. 女性

Q3. あなたの年代をお教えください。

1. 14歳以下

5. 30～34歳

9. 50～54歳

2. 15～19歳

6. 35～39歳

10. 55～59歳

3. 20～24歳

7. 40～44歳

11. 60～64歳

4. 25～29歳

8. 45～49歳

12. 65歳以上

Q4. あなたはこれまでに北部九州に住んだことがありますか。(○印1つだけ)

1. 北九州都市圏に住んだことがある。
2. 福岡都市圏に住んだことがある。
3. 両方の都市圏に住んだことがある。
4. 北部九州に住んだことはない。

Q5. あなたは、年間、何回くらい業務出張をされますか。(日本国内、海外を含め)

(回／年) くらい

Q6. そのうち、どのくらいの頻度で北九州都市圏あるいは福岡都市圏に出張されますか。年間回数でお答えください。目的地別にお願いします。(複数回答可)

1. 北九州都市圏だけに (回)
2. 福岡都市圏だけに (回)
3. 下関市だけに (回)
4. 北九州都市圏と福岡都市圏、両方に行く出張が (回)
5. その他の場所に行く出張が (_____市/町) に (回)
6. 以上の合計 (回)

Q7. 北九州都市圏あるいは福岡都市圏に出張する際の交通手段について教えてください。主に利用する交通機関を選んでください。(○印1つだけ)

1. 常に飛行機を利用する。
→その場合、1. 主に福岡空港を利用する。
 2. 主に北九州空港を利用する。
 3. 主に山口・宇部空港を利用する。
2. 常に新幹線を利用する。
3. 目的地が北九州都市圏なら新幹線、福岡都市圏なら飛行機を利用する。
4. スケジュール優先で特に決めていない。
その理由は何ですか（ ）

Q8. 北九州都市圏あるいは福岡都市圏に出張する際の主な宿泊場所をお尋ねします。(○印1つだけ)

1. いつも福岡市に泊まる。→ その場合
 1. 福岡市の仕事だから。
 2. 北九州市の仕事でも福岡市に泊まる。
 3. 両方に仕事があれば福岡市に泊まるから。
2. いつも北九州市に泊まる。→ その場合
 1. 北九州市の仕事だから。
 2. 福岡市の仕事でも北九州市に泊まる。
 3. 両方に仕事があれば北九州市に泊まるから。
3. 福岡市の仕事なら福岡市、北九州市の仕事なら北九州市に泊まる。
4. 福岡県内の他の場所に泊まる。(場所: 市/町)
5. 福岡県内には泊まらない。(場所: 市/町)

Q9. 航空機利用の場合は(新幹線と違い)予約の時期、航空会社、時間帯で料金が大きく変わりますが、あなたが航空機を利用する場合、

1. 業務出張であっても、可能な限り安い便を利用する。
2. 業務の場合はスケジュールが最優先で決める。
→この場合、1. 今はスケジュール最優先だが、経費削減の傾向から、安い便を使うようになっていくと思う。
2. そうは思わない。

Q10. あなたが航空券を予約するときの方法は。(複数回答可)

1. 旅行社にまかせる。
2. 会社担当者に任せる。
3. 自分が電話で予約する。
4. 自分がインターネットで予約する。
5. その他 ()

Q11. あなたは北九州市に空港があることをご存知ですか。(現在、東京・羽田から一日4便です)

1. 知っている。 2. 聞いたことはある。 3. 知らない。

Q12. あなたは北九州空港を利用したことがありますか。

1. 利用している。

2. 利用していない。 → その場合の理由は何ですか。

1. 使いたいが時刻がスケジュールに合わない。

2. 使いたいが、予約が取れないことが多い。

3. 利用するメリットが無い。

4. その他 ()

3. 利用したことはあるが、最近は利用していない。

その理由をお教えてください ()

Q13. 北九州市の周防灘沖に新北九州空港が現在建設されています。滑走路は福岡空港とほぼ同等、海上空港のため深夜早朝も発着が可能で、2005年10月には開港の予定です。あなたは、このことをご存知でしたか。

1. よく知っている。 2. 聞いたことはある。 3. 知らない。

Q14. 新北九州空港の利便性は以下のとおりです。

- A. 高速道路が連結され、北九州市内のビジネス・ポイントへ車で30分内外、リムジンバスで小倉駅へ30分弱で行けるようになります。
- B. 同様に福岡市へは約1時間です。
- C. 福岡空港では不可能な早朝、深夜便が利用可能になると予想されます。(特に深夜着は福岡空港の10時までではなく、羽田(11時)並みも可能になります)

その場合、あなたの新北九州空港利用意向は次のどれに該当しますか。(○印1つだけ)

1. 利用すると思う。

2. 早朝・深夜便を利用すると思う。

3. 利用しないと思う。

→ その理由は何ですか。(複数回答可)

1. 仕事が福岡都市圏の為。

2. 福岡市で泊まる為。

3. 北九州市の事情がよくわからず不安(ホテル事情、その他)

4. その他:具体的にご記入ください。

()

Q15. 利用される方にお尋ねします。新北九州空港の空港連絡高規格道路橋（8kmで東九州自動車道と直結）は通行料が無料となる見込みです。到着後、あなたが主に利用すると思われる交通機関は何になるでしょうか。（○印1つだけ）

1. 小倉駅へのシャトルバス。（都市高速経由で30分）
2. タクシー
3. 社用車
4. 福岡方面へのシャトルバス（九州自動車道経由で1時間）
5. 日豊線最寄駅へのシャトルバス。（空港専用道路経由で11分）

Q16. あなたは、新北九州空港に対してどのようなことを望されますか。（複数回答可）

1. 東京便の便数の充実（朝夕のビジネス時間帯に20分ごとに1便程度）
2. 宿泊せずに東京に帰れる深夜出発便の設定
3. 九州での午前中の会議に間に合う東京早朝出発便の設定
4. 国内主要幹線の便数の確保
5. 国内ローカル線（地方都市への直行便確保）の充実
6. 少しの悪天候でも欠航しないこと
7. 低価格航空会社の誘致
8. 東京・福岡便より東京・北九州便の航空運賃が安いこと。
9. 鉄道アクセスの整備
10. JR最寄駅（日豊線）へのシャトルバスの整備
11. 小倉駅等からのリムジンバスの整備
12. 福岡市内への直行バス。
13. 下関市内への直行バス。
14. 下関市への海上アクセス。
15. 早朝・深夜便利用者への交通利便性確保
16. 市内へのタクシー固定料金
17. 市内への乗り合いタクシー
18. 駐車場料金の低廉化
19. 空港施設の充実（物販店、レストランなど）
20. ターミナルビルに隣接した空港ホテル
21. ビジネス利用客への特別な配慮（団体客との分離、レンタル会議室）
22. インターネット環境の完備
23. 北州市内主要駅、バスターミナルでの事前チェックイン
24. その他（ ）

Q17. あなたにとってより使いやすく便利な新北九州空港であるための条件や、ご意見、ご希望を何でも自由にご記入ください。（福岡空港・新幹線から新北九州空港に変更していただくための条件などをご記入ください。）

付録2 北九州市及び周辺地域調査票

Q1. あなたのお住まいの市町村名をお教えください。○で囲んでください。

- | | |
|-------------------------------|--------------------|
| 1. 北九州市西部
(八幡東・西区、若松区) | 9. 田川市 |
| 2. 北九州市東部
(小倉北・南区、門司区、戸畠区) | 10. 山田市 |
| 3. 中間市 | 11. 嘉穂郡 |
| 4. 遠賀郡 | 12. 鞍手郡 |
| 5. 宗像市 | 13. 田川郡 |
| 6. 宗像郡 | 14. 莖田町・行橋市および周辺町村 |
| 7. 直方市 | 15. 下関市および周辺町村 |
| 8. 飯塚市 | 16. 中津市および周辺町村 |
| | 17. その他 () |

Q2. あなたの性別をお教えください。

1. 男性

2. 女性

Q3. あなたの年代をお教えください。

- | | | |
|-----------|-----------|------------|
| 1. 14歳以下 | 5. 30~34歳 | 9. 50~54歳 |
| 2. 15~19歳 | 6. 35~39歳 | 10. 55~59歳 |
| 3. 20~24歳 | 7. 40~44歳 | 11. 60~64歳 |
| 4. 25~29歳 | 8. 45~49歳 | 12. 65歳以上 |

Q4. あなたのご職業は次のどれでしょうか。

1. 会社役員・管理職
2. 会社員
3. 公務員・団体職員

SQ4-1

4. 農業・漁業
5. 商工・自営業
6. 自由業
7. 学生・生徒
8. 無職・その他

SQ4-1. (Q4=1~3 会社役員・管理職、会社員、公務員・団体職員の方へ) 勤務先の企業・団体の全体の従業員数はどのくらいでしょうか。

- | | |
|-------------|-------------|
| 1. 39人以下 | 4. 300~499人 |
| 2. 40~99人 | 5. 500~999人 |
| 3. 100~299人 | 6. 1000人以上 |

Q5. あなたは、これまでに何回くらい北九州空港発着の飛行機を利用されましたか。

※注：片道1回、往復2回とお考えください。

- | | | |
|-------------|---------|-----------|
| 1. 利用したことない | } SQ5-1 | 5. 20～29回 |
| 2. 1～5回 | | 6. 30～49回 |
| 3. 5～9回 | | 7. 50～99回 |
| 4. 10～19回 | | 8. 100回以上 |

SQ5-1. (Q5=1～3 利用したことない、または回数が少ない方へ) 北九州空港を利用しないのはどのような理由からでしょうか。

- | | |
|-------------------|-------------------|
| 1. 便数が少ない | 4. 東京便しかない |
| 2. 欠航が多い | 5. 利用したい航空会社の便がない |
| 3. 空港までの時間がかかりすぎる | 6. 海外便がない |
| | 7. その他 () |

Q6. あなたは、これまでに何回くらい福岡空港発着の飛行機を利用されましたか。

※注：片道1回、往復2回とお考えください。

- | | | | |
|-------------|---|-------|-----------|
| 1. 利用したことない | → | } Q7へ | 5. 20～29回 |
| 2. 1～5回 | | | 6. 30～49回 |
| 3. 5～9回 | | | 7. 50～99回 |
| 4. 10～19回 | | | 8. 100回以上 |

SQ6-1. (Q6=2～8 利用した方へ) 福岡空港を利用する理由は何でしょうか。

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. 新幹線より速いから | 5. 利用したい航空会社の便があるから |
| 2. 新幹線より安くいけるから | 6. 空港までのアクセスがよいから |
| 3. アジアへの直行国際線があるから | 7. その他 () |
| 4. 発着便数が多くて便利だから | |

Q7. では、あなたは、これまでに何回くらい山口宇部空港発着の飛行機を利用されましたか。

※注：片道1回、往復2回とお考えください。

- | | | | |
|-------------|---|-----|-----------|
| 1. 利用したことない | → | Q8へ | 5. 20～29回 |
| 2. 1～5回 | | | 6. 30～49回 |
| 3. 5～9回 | | | 7. 50～99回 |
| 4. 10～19回 | | | 8. 100回以上 |

SQ7-1. (Q7=2～8 利用した方へ) 宇部山口空港を利用する理由は何でしょうか。

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| 1. 新幹線より速いから | 5. 利用したい航空会社の便があるから |
| 2. 新幹線より安くいけるから | 6. 空港までのアクセスがよいから |
| 3. アジアへのチャーター国際線があるから | 7. その他 () |
| 4. 発着便数が多くて便利だから | |

Q8. では、あなたは、これまでに何回くらい大分空港発着の飛行機を利用されましたか。

※注：片道1回、往復2回とお考えください。

- | | | | |
|-------------|---|-----|-----------|
| 1. 利用したことない | → | Q9へ | 5. 20～29回 |
| 2. 1～5回 | | | 6. 30～49回 |
| 3. 5～9回 | | | 7. 50～99回 |
| 4. 10～19回 | | | 8. 100回以上 |

SQ8-1. (Q8=2～8 利用した方へ) 大分空港を利用する理由は何でしょうか。

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. 新幹線より速いから | 5. 利用したい航空会社の便があるから |
| 2. 新幹線より安くいけるから | 6. 空港までのアクセスがよいから |
| 3. アジアへの直行国際線があるから | 7. その他 () |
| 4. 発着便数が多くて便利だから | |

Q9. あなたは、北九州市の東部、周防灘の海上に「新北九州空港」が建設されていることをご存知でしたでしょうか。

- | |
|-------------|
| 1. よく知っている |
| 2. 聞いたことはある |
| 3. 知らない |

Q10. 新北九州空港には以下のような特徴があります。このことを読まれてから以下の問にお答え下さい。

- 滑走路は 2,500m、1 本あること。
- 海上空港なので 24 時間運航可能であること。
- 開港予定は 2005 年（平成 17 年）10 月であること。
- 計器着陸装置を備えているため欠航がないこと。
- ジャンボ旅客機が飛べるようになること。

①あなたは、滑走路が 2,500m、1 本であることをご存知でしたでしょうか。

1. よく知っている 2. 聞いたことはある 3. 知らない

②では、24 時間運航可能なことをご存知でしたでしょうか。

1. よく知っている 2. 聞いたことはある 3. 知らない

③2005 年 10 月開港予定であることをご存知でしたでしょうか。

1. よく知っている 2. 聞いたことはある 3. 知らない

Q11. 新北九州空港開港までに、高速道路や一般道路網等が整備されます。以下のような接続時間になる場合を想定してお答え下さい。

- ・北九州市八幡西区引野口から 30 分程度
- ・遠賀地区から 30 分程度
- ・若宮インターから 30 分程度
- ・宗像地区から 40 分程度
- ・筑豊地区から 30 分程度
- ・下関市から 30 分程度
- ・中津市から 40 分程度
- ・さらに、小倉駅からのリムジンバスで 30 分程度

①アジア各都市に朝到着する深夜発便、あるいはそれらの都市からあまり深夜に出なくてもよい新北九州空港早朝着の便があれば利用する。

1. そう思う 2. そう思わない 3. どちらともいえない

②新北九州空港発だと他の空港より安い費用で海外の目的地まで行ける（そのような航空会社の便がある）なら利用する。

- | | | |
|---------|-----------|--------------|
| 1. そう思う | 2. そう思わない | 3. どちらともいえない |
|---------|-----------|--------------|

③新北九州空港で、海外ビジネス客への特別な配慮（ビジネス用待合室、インターネットのサポート、団体客との区別、早朝深夜客への交通配慮など）がされているなら利用する。

- | | | |
|---------|-----------|--------------|
| 1. そう思う | 2. そう思わない | 3. どちらともいえない |
|---------|-----------|--------------|

④新北九州空港では海外観光旅行をする際に、観光客への特別な配慮（駐車料金の優待、専用待合室等）がされているなら利用する。

- | | | |
|---------|-----------|--------------|
| 1. そう思う | 2. そう思わない | 3. どちらともいえない |
|---------|-----------|--------------|

⑤海外旅行の際、新北九州空港に駐車場が十分あり、マイカーでの利用に配慮されているなら利用する。

- | | | |
|---------|-----------|--------------|
| 1. そう思う | 2. そう思わない | 3. どちらともいえない |
|---------|-----------|--------------|

⑥マイカーで新北九州空港まで行って、駐車場が以下のようないくつかの条件の時はどのようにお考えでしょうか。それぞれお答えください。

- | | | | |
|---------------|---------|----------|--------------|
| 無料の場合 | 1. 利用する | 2. 利用しない | 3. どちらともいえない |
| 1日 500 円の場合 | 1. 利用する | 2. 利用しない | 3. どちらともいえない |
| 1日 1,000 円の場合 | 1. 利用する | 2. 利用しない | 3. どちらともいえない |

⑦海外旅行の際、新北九州空港ヘリムジンバスが運行され、便利なら利用する。

- | | | |
|---------|-----------|--------------|
| 1. そう思う | 2. そう思わない | 3. どちらともいえない |
|---------|-----------|--------------|

⑧新北九州空港で東京便が1時間に1便あれば利用する。

- | | | |
|---------|-----------|--------------|
| 1. そう思う | 2. そう思わない | 3. どちらともいえない |
|---------|-----------|--------------|

⑨新北九州空港で東京便が1時間に2便あれば利用する。

- | | | |
|---------|-----------|--------------|
| 1. そう思う | 2. そう思わない | 3. どちらともいえない |
|---------|-----------|--------------|

⑩新北九州空港で東京便が朝の出張時間帯に、1時間に2便あれば利用する。

- | | | |
|---------|-----------|--------------|
| 1. そう思う | 2. そう思わない | 3. どちらともいえない |
|---------|-----------|--------------|

⑪新北九州空港で東京便が朝の出張時間帯に、1時間に3便あれば利用する。

- | | | |
|---------|-----------|--------------|
| 1. そう思う | 2. そう思わない | 3. どちらともいえない |
|---------|-----------|--------------|

⑫東京からの新北九州空港への便で、夜の出張時間帯に1時間に2便あれば利用する。

- | | | |
|---------|-----------|--------------|
| 1. そう思う | 2. そう思わない | 3. どちらともいえない |
|---------|-----------|--------------|

⑬東京からの新北九州空港への便で、夜の出張時間帯に1時間に3便あれば利用する。

- | | | |
|---------|-----------|--------------|
| 1. そう思う | 2. そう思わない | 3. どちらともいえない |
|---------|-----------|--------------|

⑭他の空港では不可能な東京への早朝発便、東京からの深夜着便（例えば6～7時発、23～24時着）があれば利用する。

- | | | |
|---------|-----------|--------------|
| 1. そう思う | 2. そう思わない | 3. どちらともいえない |
|---------|-----------|--------------|

Q12. あなたは、新北九州空港に対してどのようなことを望まれますか。

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------|
| 1. 東京便の便数の確保（朝夕のビジネス時間帯に20分ごとに1便程度） | 7. 欧米便の誘致 |
| 2. 国内主要幹線の便数の確保 | 8. 空港施設の充実（物販店、レストランなど） |
| 3. 国内ローカル線（地方都市への直行便確保） | 9. 駐車場料金の低廉化 |
| 4. 鉄道アクセスの整備
(新鉄道、最寄駅特急停車) | 10. 低価格航空会社の誘致 |
| 5. 小倉駅等からのリムジンバスの整備 | 11. 市内へのタクシー固定料金 |
| 6. アジア国際便の誘致 | 12. 市内への乗り合いタクシー |
| | 13. その他
() |

Q13. 路線に関して便数や時間帯など具体的なご意見・ご要望があればご記入ください。

Q14. あなたにとってより使いやすく便利な新北九州空港であるための条件や、ご意見、ご希望を何でも自由にご記入ください。

新北九州空港調査研究実行委員会
ワーキンググループ名簿（50音順、○：代表）

木村温人 北九州市立大学北九州産業社会研究所 教授
曾根正輔 北九州市立大学大学院社会システム研究科 院生
○谷村秀彦 北九州市立大学大学院社会システム研究科 教授
山崎克明 北九州市立大学北九州産業社会研究所 所長・教授
尹明憲 北九州市立大学北九州産業社会研究所 助教授
吉田潔 有限会社地域マーケティング研究所 代表取締役社長
吉村英俊 北九州市立大学北九州産業社会研究所 産学官連携コーディネータ

（執筆分担）

第1章 吉村英俊
第2章 吉田潔
第3章 吉村英俊
第4章 谷村秀彦、吉田潔、曾根正輔、吉村英俊

一謝辞一

本調査研究の実施及び報告書の作成にあたり、多大なるご支援をいただいた新北九州空港推進協議会、北九州市立大学北九州産業社会研究所の古鳥千菜氏、波多野真理氏に対し、この場を借りて厚くお礼を申し上げる次第である。

「新北九州空港」に関する調査研究Ⅱ

平成16年4月30日発行 NO. 0425001A

発行所 北九州市立大学北九州産業社会研究所
新北九州空港調査研究会実行委員会
〒802-8577 北九州市小倉南区北方4丁目2-1
TEL 093-964-4302 FAX 093-964-4300
<http://www.kitakyu-u.ac.jp/kicrs/index.htm>
印刷所 よしみ工産株式会社
北九州市戸畠区天神1丁目13番5号



