

新北九州空港におけるビジネス旅客の動向と利用促進の方向性

吉田 潔
吉村 英俊

はじめに

- ・新北九州空港の概要
- ・北部九州及び山口県における空港整備状況
- ・ビジネス旅客の動向調査結果
 - 1．調査計画及び調査対象者の特徴
 - 2．北九州市及びその周辺地域居住者の動向
 - 3．福岡都市圏居住者の動向
 - 4．首都圏居住者の動向
- ・利用促進の方向性

おわりに

論文要旨

2006年3月の開港を目指して周防灘沖に建設が進む「新北九州空港」の利用促進を図るために、まずは競争と連携の対象と成り得る周辺空港を概観、次にビジネス旅客にターゲットをあて、その利用動向をアンケートにより調査し、方向性を示すものである。

なお、調査は地域特性の有意性に配慮して、北九州市及びその周辺地域居住者、福岡都市圏居住者、首都圏居住者の3つの地域に分けて実施した。

キーワード

福岡空港、東京便・深夜早朝便、アクセス・駐車場、PR(訴求)

はじめに

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おり、現在、2006年3月の供用開始を目指して、周防灘沖の人工島に急ピッチで工事が進められている。また路線の確保においても、新規航空会社であるスターフライヤーが新北九州～羽田線の就航を表明しており、羽田枠の見直しや早朝深夜便の運行等により一日12往復を予定するなど、順調に展開している。

この新北九州空港には、長さ2,500メートルの滑走路が整備され、高規格道路によって東九州自動車道(建設中)に直結される。また海上空港であることから24時間運用が可能であり、他の地方空港に比して高い優位性を有することになる。一方、当該空港の周辺には年間の旅客数が1,848万人(2003年)の福岡空港をはじめ、山口宇部空港、大分空港、佐賀空港が所在し、これら空港と連携して地域の航空需要に応えていかなければならない。

そこで今回、新北九州空港の利用促進を図るために、利用対象の中でも「ビジネス旅客」にターゲットをあて、その利用動向を地域特性に配慮して、北九州市及びその周辺地域居住者、福岡都市圏居住者、首都圏居住者の3つの地域に分けてアンケートにより調査し、利用促進に向けた方向性を提案するものである(図1-1)。

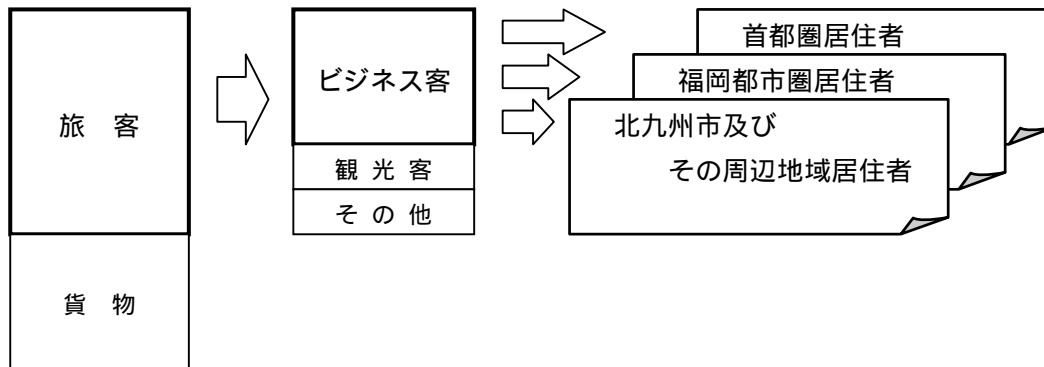


図1-1 調査対象の絞込み

・新北九州空港の概要

1. 整備方針とこれまでの歩み

新北九州空港は、関門航路整備等の港湾工事で発生する浚渫土砂の処分地として造成される人工島を活用して空港を建設する「港湾整備事業」と滑走路等の空港施設を建設する「空港整備事業」、新空港と東九州自動車道を連結する「連絡道路整備事業」との連携事業として推進されてきた。このため建設に要する費用を抑制することができ、総事業費は空港島の護岸築造や埋め立て土砂投入に関わる港湾整備事業で1,500億円、空港整備事業で1,037億円⁽²⁾、連絡道路整備事業で715億円、合計3,252億円となっている。総事業費の対象範囲が不確かではあるが、同じ海上空港の関西国際空港の第一期事業の総事業費が1兆5,461億円、中部国際空港の総事業費が7,680億円となっており、新北九州空港がいかに経済的に整備されているかが分かる。

新北九州空港は、1971年(昭和46年)10月に現北九州空港の代替として新北九州空港の建設を国に要望し、10年後の1981年(昭和56年)12月に第4次空港整備計画に2,500メートル級の新規事業として採択された。その後、1992年(平成6年)1月に新北九州空港として政令指定を受け、10月から工事が本格的に着工され、現在に至っている(表1-1)。

表 1-1 新北九州空港建設におけるこれまでの歩み

1971年(昭和46年)10月	現北九州空港の代替として新北九州空港の建設を国に要望
1978年(昭和53年)7月	新北九州空港建設促進期成会設立(1県・5市・12町・2村)
1981年(昭和56年)12月	第4次空港整備計画に2,500メートル級の新規事業として採択 (以後、第5次、第6次、第7次で引き続き採択される)
1992年(平成4年)8月	運輸省・防衛庁が空域問題で合意
12月	新北九州空港の実施設計調査費1億円が平成5年度政府予算案で認められる
1994年(平成6年)1月	新北九州空港として政令指定を受ける
2月	漁業補償解決
10月	新北九州空港建設予定地である新門司沖土砂処分場埋立許可、承認 新門司沖土砂処分場、新北九州空港本格着工
1996年(平成8年)10月	第1工区護岸工事概成、埋立開始
11月	第2工区護岸工事着手
1997年(平成9年)3月	苅田工区埋立完了
4月	第3工区護岸工事着手
5月	新北九州空港連絡橋起工(県事業)
1998年(平成10年)12月	第2・3工区護岸工事概成、第2工区埋立開始
1999年(平成11年)3月	苅田工区地盤改良工事開始
6月	第1工区埋立完成
9月	台風18号により第2工区等護岸被災
10月	新北九州空港連絡橋中央アーチ部分(400メートル)架設(県事業)
12月	第1工区地盤改良工事開始
2000年(平成12年)10月	関門航路の浚渫船「海翔丸」が新たに就航
11月	第2工区被災護岸復旧工事概成、第2工区埋立再開
2002年(平成14年)2月	第2工区埋立完了
5月	第2工区地盤改良開始 新北九州空港連絡橋の新松山側側径間部分(700メートル)架設
2003年(平成15年)7月	第2工区地盤改良工事完了
8月	第2工区覆土工事開始

(出典、新北九州空港建設促進期成会のホームページを参考に一部修正)

2. 新北九州空港の仕様

新北九州空港は本格的な海上空港として、周防灘海上3km沖合いに長さ4,125m、幅900m、面積373haの人工島(空港島)を建設し、そのうち160haを活用して、空港施設を整備するものである。滑走路長は2,500mで、B-747等の大型ジェット機の就航が可能となり、ハワイやシンガポールなどへノンストップで飛行することができる。また、空港島の南部分には約1,200mの空地が残されており、滑走路の延長が可能となっている(図1-2)。さらに、新北九州空港との連絡道路については、空港と国道10号線及び東九州自動車道苅田インターチェンジとを結ぶ全長約8kmの県道新北九州空港線の建設が進められている⁽³⁾。新空港の主な仕様は、1993年(平成5年)に運輸省航空局が策定した「新北九州空港整備基本計画」によると表1-2のとおりである。

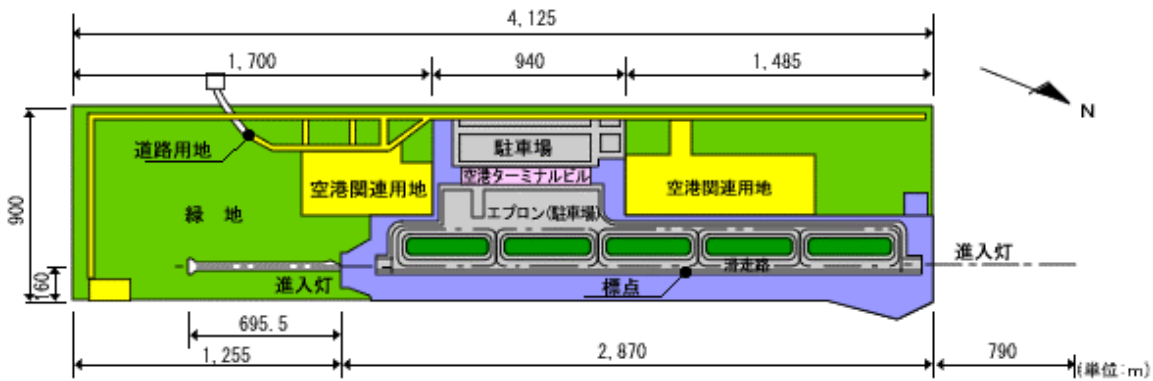


図 1-2 新北九州空港が整備される空港島
 (出典、新北九州空港建設促進期成会のホームページ)

表 1-2 新北九州空港の主な仕様

	新北九州空港	(現)北九州空港
設置管理者	国土交通省大臣	国土交通省大臣
種 別	第2種空港	第2種空港
位 置	北九州市及び苅田町沖周防灘	北九州市小倉南区
面 積	約160ha(空港島面積373ha)	約60ha
滑 走 路	2500m×60m	1600m×45m
誘 導 路	平行誘導路等 2516m×30m	平行誘導路ナシ
エプロン	大型ジェット機用5パー 中型ジェット機用2パー 小型ジェット機用2パー	小型ジェット機用3パー
就 航 機	B-747型旅客機等	MD-87型旅客機等
アクセス手段	東九州自動車道及び新北九州空港道路 将来は軌道アクセス、海上アクセスの導入も検討	
そ の 他	2006年3月開港目標	1944年9月曾根飛行場開設 1991年3月ジェット化

3. 新北九州空港の需要

国土交通省がとりまとめた需要予測の実施に関する「国内航空需要予測の一層の向上について(2001年12月)」をもとに、新北九州空港の将来航空需要を予測した結果は次のとおりである。

表 1-3 新北九州空港の将来航空需要予測

年度	年間旅客数	備考
2007年度(平成19年度)	283万人	羽田路線 123万人
2012年度(平成24年度)	328万人	羽田路線 137万人

(出所、国土交通省九州地方整備局による需要予測(2002年7月))

4．新北九州空港の特長

新北九州空港が有する一般的な空港との比較優位性を以下に簡単に記す。

(1) 24 時間運用が可能

周防灘沖 3 km に建設される海上空港のため、航空事故の影響が市街地へ及び懸念がなく、また陸側の住宅地における航空機騒音の影響も少なく、24 時間化が可能である。

(2) 滑走路等の延長・増設が容易

空港周辺の水深は約 7 m と浅く、さらに関門航路の浚渫土砂を利用して埋め立てることができるため、滑走路等の延長・増設が容易かつ安価にできる。

(3) 200 万人の都市圏（マーケット）

200 万人都市圏の旅客需要が期待できるだけでなく、多くの優れた生産施設や学術・研究施設、豊かな食と観光資源などがあり、これらと空港との相乗効果により新たな産業・事業が期待できる。

(4) 物流拠点として複合一貫輸送が可能

北九州地域は九州・本州間交通の結節点として、これまでも陸上交通幹線が集結していたが、東九州自動車道及び響灘環黄海ハブポート、さらには 24 時間運用可能な新北九州空港が整備されることにより、国内・国際複合一貫輸送が可能となり、とくに貨物の需要が期待できる。

．北部九州及び山口県における空港整備状況と新北九州空港との関係

北部九州及び山口県には、新北九州空港を取り巻くようにすでに 4 つの空港が整備されており、これら空港と顕在化している需要をいかにシェアするのか、また潜在需要をいかに掘り起こしていくのか、競争と連携の視点から検討していかなければならない。

1．福岡空港

(1) 空港の整備及び運用の状況

福岡空港は 1944 年（昭和 19 年）2 月に旧陸軍が「席田飛行場」として建設に着手し、1945 年（昭和 20 年）5 月に滑走路が完成したが、終戦後 1945 年 10 月に米軍に接收されることになり、その後米軍の管理のもとに「板付基地」として運営されてきた。この間、1946 年 10 月に民間航空の国内線として、東京 - 大阪 - 福岡の路線が開設、1965 年（昭和 40 年）9 月には福岡 - 釜山の国際路線が開設され、以来西日本における幹線空港として米軍管理のもとに発展してきた。その後、1970 年（昭和 45 年）12 月に日米保障協議委員会において運輸省（現、国土交通省）への移管が決まり、1972 年（昭和 47 年）4 月に第 2 種空港として供用が開始された。

福岡空港は現在、国内有数の空港として、国内 26 路線、アジアを中心に海外 9 カ国 21 都市に 22 路線が就航している。利用実績は 2000 年：19,570 千人、2001 年：19,499 千人、2002 年：19,678 千人、2003 年：18,483 千人と推移し、ほぼ容量限界状態にある。貨物の輸出入額共々、全国第 3 位の旅客数を誇っているものの、福岡空港は滑走路が 1 本しかなく、また市街地に位置することが

ら、利用時間及び拡張に制約があり、現在の離発着数はほぼ限界に近いといわれている。

(2) 新北九州空港との関係

福岡空港に対して、新北九州空港がとるべき戦略的方向性として、次の3点が考えられる。

福岡空港の能力と今後の航空需要の増加を鑑みて、福岡空港のオーバーフロー分を周辺空港(新北九州空港、佐賀空港)でいかにシェアするか。

現在、北九州地域に居住しているにもかかわらず、現北九州空港の便数や悪天候時の欠航等に不足を感じ、福岡空港を利用している旅客をいかに取り戻すか。

上記にも関係するが、新北九州空港の強みである24時間運用を活かして、深夜早朝便を運行することにより、旅客のみならず、貨物需要をいかに確保するか。

2. 佐賀空港

(1) 空港の整備及び運用の状況

佐賀空港は佐賀郡川副町に位置し、有明海の開拓地、約111haを活用して1998年7月に開港した第三種空港である。滑走路は2000mが1本整備され、現在、東京便及び大阪便が1日2便ずつ計4便就航している。なお、利用時間は07:30~21:30である。後背人口は約138万人であり、利用実績は開業年の1998年が197千人、その後353千人(1999年)、326千人(2000年)、332千人(2001年)、309千人(2002年)、301千人(2003年)と推移してきた。

本空港の開業は地元経済の発展に大きく貢献するものと期待されていたが、現実には開業の翌年をピークに旅客数は伸び悩んでおり、地元では空港の活用策を検討してきた。そこで、本年(2004年)7月に羽田空港との間に、全国で2例目となる夜間貨物便を就航させることとなった。取り扱われる貨物は九州一円を対象に集荷・配送させることから、今後、九州の航空貨物の拠点として発展していくことを地元では期待している。

(2) 新北九州空港との関係

佐賀空港に対して、新北九州空港がとるべき戦略的方向性として、次の2点が考えられる。

福岡空港との関係において、容量限界に近づきつつある同空港の現状を鑑みて、新北九州空港と佐賀空港の3空港でいかに機能分担していくか。現状直視としては、福岡空港のオーバーフロー分を新北九州空港と佐賀空港で、どのようにシェアするか。

新北九州空港は海上空港として深夜早朝の運用を可能としており、その強みを旅客のみならず、貨物の取り扱いにも生かすことができる。したがって、佐賀空港が本年7月からはじめた九州一円を対象にした集配貨物について競争関係の発生が予想される。

3. 大分空港

(1) 空港の整備及び運用の状況

大分空港は1957年(昭和32年)3月に第二種空港として供用を開始したが、その後の旅客需要の順調な増加に対して、市街地に近接しているなどの地形上の制約から拡充、とくに滑走路の延長が不可能なことから、1971年(昭和46年)10月、現在の国東郡武蔵町に移転した。滑走路は当初2000mが1本であったが、その後1982年に2500mに、さらに1988年に3000mに延長され

た。空港と大分及び別府市との間は、別府湾を横切る形でホーバークラフトが就航しており、全国でも珍しい。なお、利用実績はここ数年 200 万人前後で推移している。また、国際定期便については、これまでのソウル便に加え、2002 年 4 月から上海との間に定期便が就航している。

空港の周辺地域には大分県の「県北国東テクノポリス計画」に基づいて、キャノン、ソニーといったハイテク企業が多く進出している。また、県内ではキャノンのデジカメ工場やダイハツの自動車工場の建設が進められており、旅客及び貨物双方の需要増が期待されている。

(2) 新北九州空港との関係

大分空港に対して、新北九州空港がとるべき戦略的方向性として、次の 2 点が考えられる。

福岡県と接し、新北九州空港に地理的に近い中津・宇佐地域の需要をどのようにシェアするのか。アクセスの整備次第ではその多くを新北九州空港で確保することが可能である。

とくに中津地域においては、ダイハツの大規模な工場(正式名:ダイハツ車体株、従業員:1,000 名(操業開始時)、生産台数:12 万台(第一期操業時))⁽⁴⁾が 2004 年末にも操業を開始する。協力企業の参入も考慮すると、かなりの旅客及び部品等の貨物需要が見込まれ、両空港間の熾烈な競争が予想される。

4. 山口宇部空港

(1) 空港の整備及び運用の状況

山口宇部空港は 1966 年(昭和 41 年)7 月に、1200m 滑走路を有し、東京及び大阪にそれぞれ 1 日 1 往復運行する第三種空港として供用を開始した。その後、1979 年(昭和 57 年)に第二種空港に変更され、併せて滑走路も 2000m に延長された。2000 年(平成 12 年)には現在のターミナルビルが供用を開始し、さらに翌 2001 年には滑走路が現在の 2500m に延長された。現在、羽田空港との間に 1 日 8 便(往復)が運航しており、利用実績は 2000 年が 700 千人、2001 年が 737 千人、2002 年が 860 千人と順調に推移している。

(2) 新北九州空港との関係

山口宇部空港に対して、新北九州空港がとるべき戦略的方向性として、次の 2 点が考えられる。

福岡県と接し、新北九州空港に地理的に近い山口県最大の都市、下関市及び周辺地域の需要をどのようにシェアするか。北九州市と下関市の両都市間は従来から「関門地域」として交流を密にしており、下関地域の人々が北九州地域へ来ることに大きな抵抗はないものと考えられる。また、下関市に所在し東京に本社を置く大企業にあっては、現在でも新幹線を使って福岡空港を利用していると聞く。このようなことから、アクセスの整備次第ではその多くを新北九州空港で確保することが十分可能である。

下関市は水産品及びその加工品の産業集積が高く、とくに「ふく」をはじめとする生鮮品の輸送は時間を競争要因とする。また、下関及び防府地域には自動車や重工をはじめとする工業集積がある。新北九州空港の 24 時間運行の特長や自動車部品供給地としてのディストリビューションセンター化を進めることにより、これらの貨物需要を取り込むことが可能である。

表 1-4 周辺空港の概要

		福岡空港	佐賀空港	大分空港	山口宇部空港
種 別		第二種	第三種	第二種	第二種
位 置		福岡市博多区	佐賀郡川副町	国東郡武蔵町	宇部市沖宇部
面 積		約 353ha	約 111ha	約 148ha	約 155ha
滑 走 路		2800m × 1 本	2000m × 1 本	3000m × 1 本	2500m × 1 本
年間旅客数 (千人)	2000 年	19,688	326	2,059	700
	2001 年	19,455	340	1,995	730
	2002 年	19,493	312	2,002	860
利用時間帯		07:00 ~ 22:00	00:00 ~ 04:00 07:30 ~ 21:30	07:30 ~ 21:30	07:30 ~ 21:30
そ の 他		国内有数空港	夜間貨物便就航 (2 往復、2004 年 7 月 ~)	大規模企業の進出 (キャノン、ダイハツ等)	

．ビジネス旅客の動向調査結果

1．調査計画及び調査対象者の特性

新北九州空港の利用意向等を探るために 3 とおりのアンケート調査を実施した(図 1-1)。これら調査の方法及び対象者の特性は表 3-1 のとおりである。

まず調査方法において、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採っている。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する。

次に調査対象者の特性についてみると、女性の割合は福岡都市圏(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、それぞれの地域ともに 30 代・40 代・50 代の現役世代の合計が概ね 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、首都圏においては 30 代 > 40 代 > 50 代の順になっている。

なお、本稿では調査結果の特筆すべきものを記載しているに過ぎず、詳細については『「新北九州空港」に関する調査研究』及び『「新北九州空港」に関する調査研究』⁽¹⁾を参照されたい。

表 3-1 調査計画及び調査対象者の特性

		北九州市及び周辺地域	福岡都市圏	首都圏	
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がある福岡都市圏(筑豊地区含む:2.8%)居住の男女個人	首都圏居住の男女個人(北九州地域の企業の首都圏事業所に依頼)	
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		2003.12.2～2004.1.16	2003.2.28～2003.3.4	2003.5.15～2003.6.15	
有効回収数		815	177	430	
被調査者の特性	性別	男性	84.8%	93.5%	
		女性	15.1	5.1	
	年代	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		

注) 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である。

2. 北九州市及びその周辺地域居住者の動向

(1) 調査の視点

新北九州空港の地元である北九州市とその周辺地域居住者の確実な取り込みは、経営の安定化を図る上で極めて重要である。

そこで今回の調査では、地理的に福岡空港に近く、その多くが現在のところ福岡空港を利用していると推測される北九州都市圏の西部地域(戸畑区、八幡東・西区、若松区、直方市、鞍手郡など)に注力し、北九州市及びその周辺地域を東部と西部⁽⁶⁾に分けて調査分析した。また、調査の範囲を周辺空港;大分空港、山口宇部空港と競合する地域;中津・宇佐市、下関市にも広げた。

(2) 調査結果

調査結果を示す前に、調査対象者の特性をみておく。居住地は大きく分けて東部55%、西部43%である。本社が北九州市にある企業に属している人が46%、事業所が北九州市にある企業に属している人が29%となっている。また、これら企業の従業員規模において300人以上の大企業に属している人が約3/4を占め、そのうち84%が1,000人以上の企業に所属している。職業は一般会社員が47%、上級会社員(役員・管理職)が31%、公務員・団体職員が18%となっている。

《現北九州空港及び福岡空港利用の現状》

現北九州空港利用の現状

現在の北九州空港の利用経験は、これまでに20回以上利用したことのある高頻度利用者が12%、1～19回の低頻度利用者が25%、全く利用したことがない人（非利用者）が63%になっている。とくに西部居住者においては80%が利用したことがない。この低頻度及び非利用者が現北九州空港を利用しない理由の第一位は「欠航が多いこと」（66%）であり、他の理由である「空港まで時間がかかりすぎること」（27%）や「便数が少ないこと」（11%）を圧倒している。

福岡空港利用の現状

北九州地域ビジネスパーソンの福岡空港利用状況において、特筆すべきは「非利用者」がわずか1%であり、20回以上の高頻度利用者が59%であることである。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、西部地区居住者では67%、東部では52%と15ポイント程度の差にとどまっている。つまり、福岡空港から地理的に遠い東部地区居住者も、福岡空港は比較的良好に利用していることがわかる。

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ている。また、第2の理由として「空港までのアクセスがよいから」を挙げている。これはとく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。

《新北九州空港利用の意向》

新北九州空港の認知状況

新北九州空港が建設されていることの認知率（「よく知っている」）は全体で61%と高いが、一方、地元北九州地区の住民であるにもかかわらず、「聞いたことはある」程度が34%、「知らない」が4%存在し、調査時点がすでに開港の約2年前⁽⁵⁾であることを考えれば問題といえる。なお、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、さらに西部地区居住者、北九州空港の非利用者に多い。いいかえれば、現北九州空港の利用がなされていない層が低い認知率となっている。

新北九州空港の建設に関する具体的な内容の認知状況については、最も認知度が高いのが開港予定日であるが、それでも「よく知っている」の割合が28%にとどまっており、殊に滑走路が2500m1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はさらに低くなる。このように全体的にPR不足の感は否めないが、現北九州空港の非利用者ほど「知らない」割合が高い。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。一方、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。

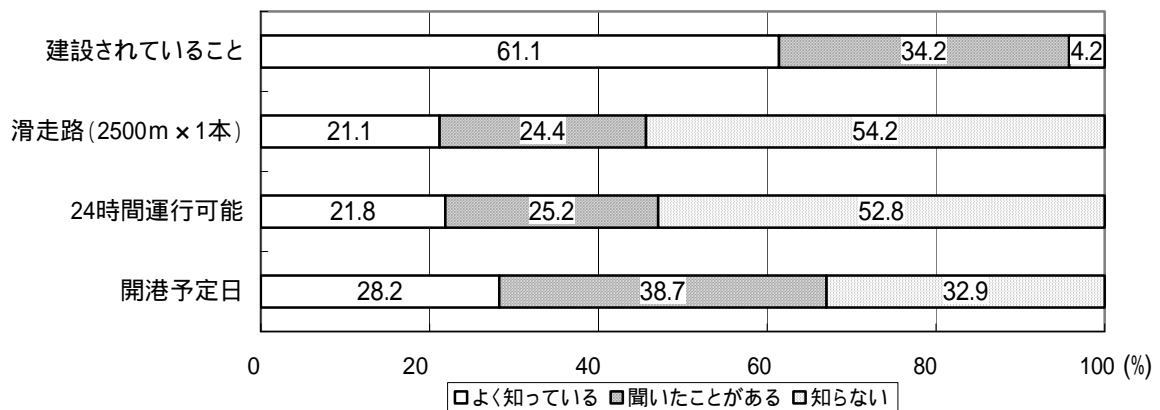


図 3-1 新北九州空港の認知状況 (N=815)

新北九州空港の利用に影響を及ぼす要因

新北九州空港の利用意向に影響を及ぼすであろうと考えられる要因を「海外」「アクセス(とくに駐車場)」「東京便」の3つの視点からみてみた。なお、実施にあたっては、空港への想定アクセス条件(表 3-2)を提示し、表 3-3 に示す から までの運用仮説毎に「そう思う」「そう思わない」とする利用意向を捉えた。

表 3-2 新北九州空港への想定アクセス

・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

表 3-3 新北九州空港の運用上の質問

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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うにお考えでしょうか。</p> <p>イ. 無料の場合 ロ. 1日 500 円の場合 ハ. 1日 1,000 円の場合</p> <p>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。</p> <p>新北九州空港で東京便が 1 時間に 1 便あれば利用する。</p> <p>新北九州空港で東京便が 1 時間に 2 便あれば利用する。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、6~7時発、23~24時着)があれば利用する。</p>

まず、全体をとおしてみても、最も高い利用意向を示すのが「無料駐車場」の場合であり、90%に上る。これに対して「駐車場 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 位の利用意向要因は「安価な海外便」の場合であり 80%を示している。なお、これらの要因はいずれも価格絡みである。

次に、各視点についてもう少し詳細にしてみると、『海外』については、リーズナブルな時間帯でのアジア便への期待は 50%とそれほど多くなく、何よりも安価な海外便を多くの人が期待している。また、海外旅行時の各種配慮については、ビジネスよりも観光旅行時に希望している。これは低頻度利用者及び非利用者、いいかえれば若年層、女性、小規模企業勤務者に多い傾向であった。

『アクセス』については、リムジン等公共交通機関の利用の他、マイカーを使った移動を考えている人が多いようであり、そのため駐車場、とくに料金にかなり敏感であることがわかった。1日 500 円ならば利用するが、1,000 円になるとその利用意向は極端に下がる。とくにこの傾向は高頻度利用者において顕著である。なお、これらの視点の結果において居住地による差異は見られなかった。

最後に『東京便』については、早朝深夜を含む朝夜の便の就航とそもそも東京便を充足させることに対して、強い期待を寄せていることがわかった。ただし、あまり便数を増やしても効果はそれほどなく、1時間に1便が妥当なところのようである。これを居住地でみると、異なった傾向が見られる。東部居住者においては変動が小さく高率で安定しているのに対し、西部居住者は便数の増加によって、その期待度が上がる。これは現在の福岡空港との比較で、福岡空港と同等もしくはそれ以上のサービスが提供されれば、アクセスも整備されることもあり、利用したいと考えるのではなかろうか。また、現北九州空港の利用頻度に着目してみると、高頻度利用者ほど、東京便の充実を期待している。ただし、便数の増加に対してほとんど反応せず、1時間に1便、朝夕であってもせいぜい2便でよいと考えている。

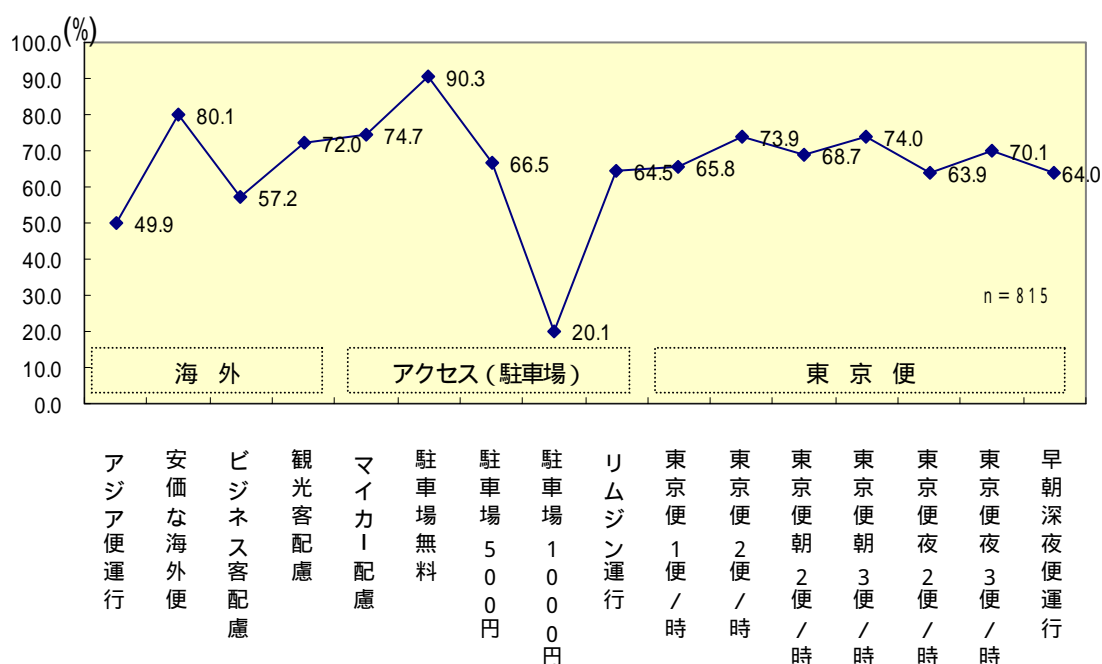


図 3-2 各種運用条件による新北九州空港の利用意向（全体のみ掲載）

新北九州空港への要望

新北九州空港への要望の第1位は「駐車料金の低廉化」であり、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大きく左右する可能性を秘めているということである。これに「東京便の便数確保」(53%)と「鉄道アクセスの整備」(52%)が続く。

さらに居住地別にみると、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といえる。

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によるものと考えられる。

なお、新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。前述の居住地区との関連も含めて考えると、高頻度利用者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。

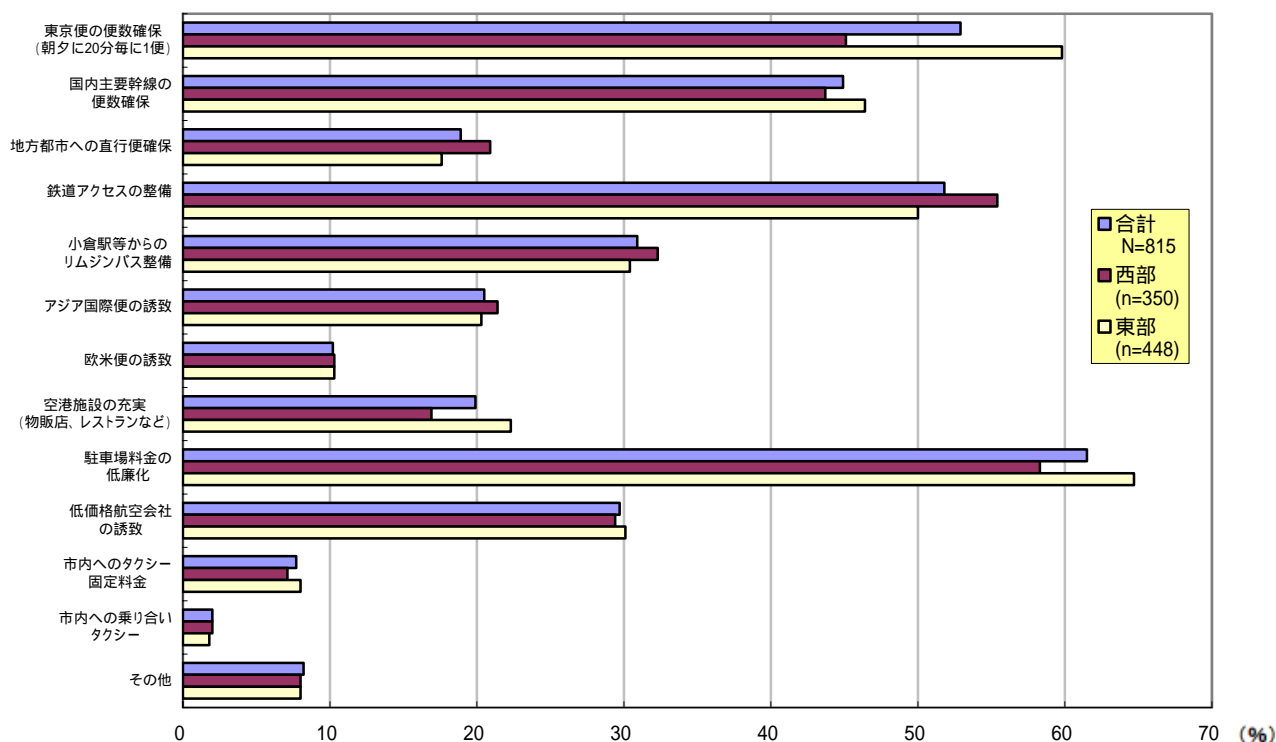


図 3-3 新北九州空港への要望 (複数回答)

(3) 調査から判明したこと

現北九州空港及び福岡空港の利用状況

現北九州空港をこれまで全く利用したことがない、もしくは19回以下の低頻度利用者が全体で88%、西部居住者においてはほぼ全数の99.5%存在するのに対し、福岡空港のそれは41%、33%と著しく少ない。とくに西部居住者においては、現北九州空港を20回以上利用したことがある人が1人(0.3%)しかいなかったが、一方、福岡空港においては67%存在し、圧倒的に福岡空港を

利用していることがわかる。なお、福岡空港の支持理由は「欠航がない」「便数が多い」「空港までのアクセスがよい」などとなっており、いいかえれば、これらは新北九州空港の課題（ヒント）であると言ってよい。

新北九州空港の認知状況

新北九州空港の建設を「知らない」人は地元であることもあって4%と低い、滑走路長や開港時期など、具体的な特徴になると認知度は極端に低くなる。新しい空港が建設されていることは何となく知っているが、具体的なことはよく知らないといったところではなからうか。例えば、滑走路長（2500m,1本）を「知らない」人が54%、過半数存在し、この傾向は西部居住者など、現北九州空港の非・低頻度利用者ほど強い。

新北九州空港の利用に影響を及ぼす要因

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、車対応における駐車料金の問題は慎重に対処する必要があることがわかった。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。

次に「東京便の充足」については、1時間に1便、朝夕のビジネスアワーにおいてもせいぜい2便で十分であり、多ければよいというものではないことがわかった。これも駐車場料金同様、現北九州空港の高頻度利用者に顕著にみられた傾向である。

「海外便」については、リーズナブルな時間帯にアジア便を確保することよりも、まずは安価な海外便を就航させることを期待している。

要望にみる地域特性

西部居住者は、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は、この地域の居住者の取り込みは是非必要である。要望としては「東京便の充足」及び「アクセスの整備（鉄道、駐車場）」などを挙げているが、福岡空港との比較で常に考え、遜色ない状況を確認し、徹底的に訴求しなければ、いつまでもこれら西部居住者を新空港に取り込めないものとする。

一方、東部居住者は新北九州空港に近く、そのため関心が高く、運行開始を心待ちにしている層であり、これらファンとも呼べる顧客を逃がさないようにしなければならない。要望としては、とくに高頻度利用者を中心に「東京便の充足」「低廉な駐車場の整備」を期待している。

3. 福岡都市圏居住者の動向

(1) 調査の視点

福岡都市圏の居住者は当然ながら現在福岡空港を利用していると考えが、容量限界に近づきつつある同空港の現状と、新北九州空港は深夜早朝便の運行が可能という状況を踏まえて、福岡都市圏居住者の新北九州空港の利用可能性を探るものである(1(2)参照)。

そのため、まずは「福岡空港利用の現状」を、次に「新北九州空港利用の意向」について調査を行った。

(2) 調査結果

調査結果を示す前に、調査対象者の特性をみる。居住地は福岡市内が70%、都市圏西・南部が16%、北九州市に近い都市圏東部が11%となっている。職業は一般社員が38%、上級社員(役員・管理職)が31%と民間企業従事者が多く、自営業8%、公務員7%が続く。北九州市との関わりでは、70%近い人が「以前住んだことがある」「行き来する」「観光などでよく知っている」など何らかの関わりを持っている。この傾向は年代が高いほど強く、また都市圏東部居住者の半分は北九州市に居住経験がある。

《福岡空港利用の現状》

福岡空港の利用理由

福岡空港を利用する理由で最も多かったのは、「福岡市の中心部に近い」という利便性であった。なお、同空港へのアクセス手段は地下鉄が85%で最も多い。次いで自家用車が55%、タクシーが44%となっており、一方、福岡都市圏居住者であるだけに高速バスの利用は少なかった。

これに次ぐ理由は、東京や名古屋、大阪などへ行く場合、「新幹線より早い」というものであった。この2項目がともに60%を超える利用理由を示しており、飛行機という比較的費用のかかる交通手段だけに時間節約効果が最大の理由であるとみてよいであろう。

この他「発着便数が多くて便利」や「アジアへの直行国際線がある」ことも利用する理由として比較的多くあげられている。

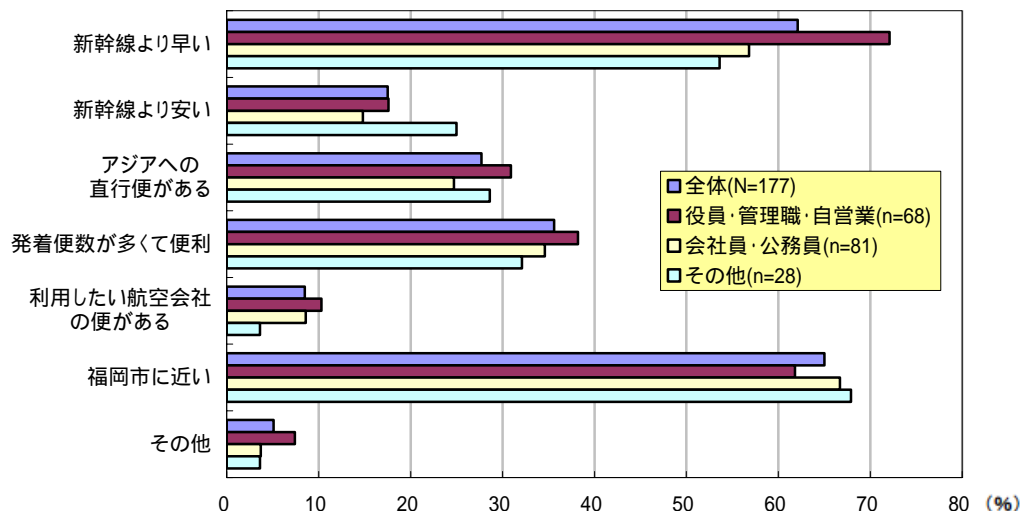


図 3-4 福岡空港の利用理由(複数回答)

福岡空港の問題点

問題点の第1位としてあげられている項目は、「欧米への国際線がない」ことである。これに次ぐのが「深夜・早朝便がない」ことである。両方とも、福岡空港の利用頻度が高い人ほど問題点として意識する傾向が強い。

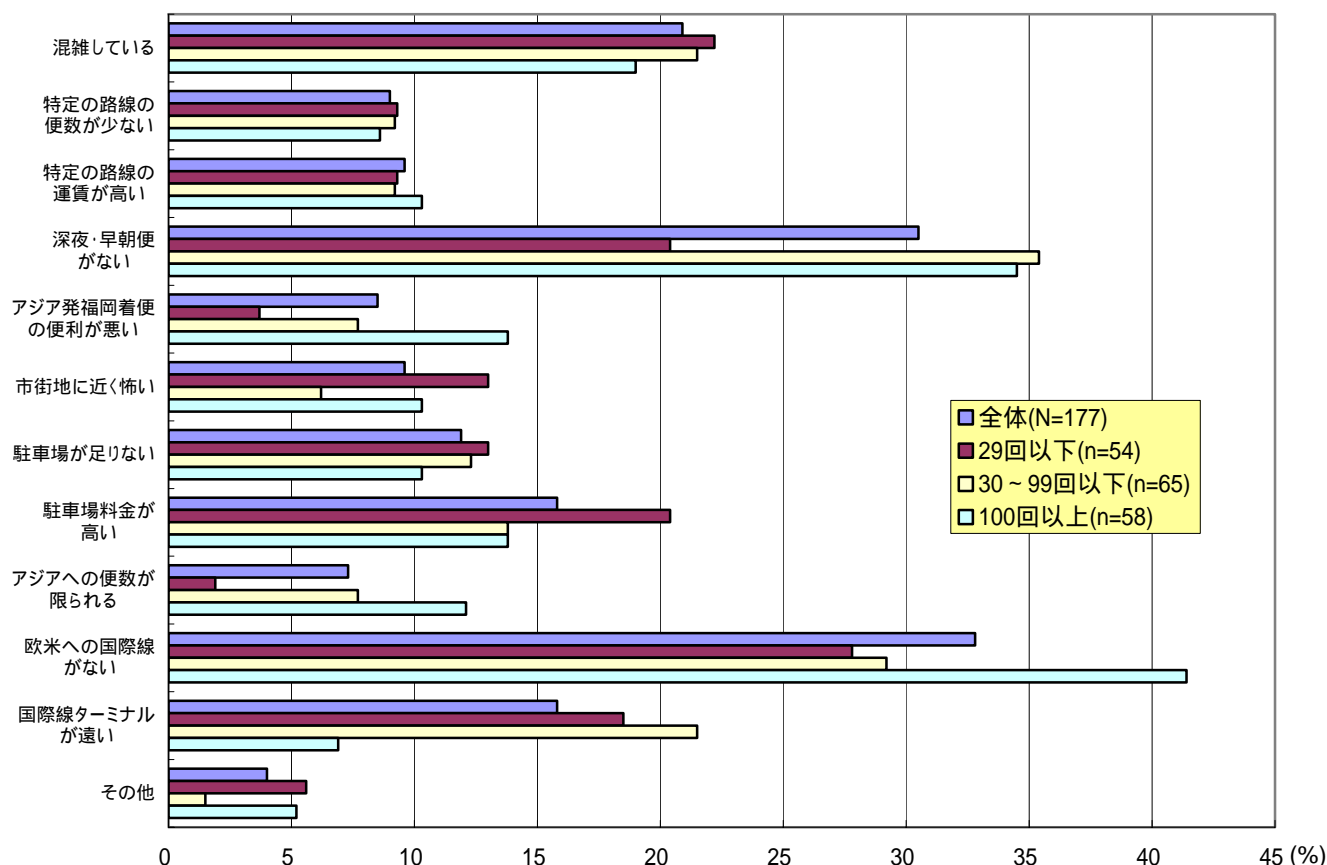


図 3-3 福岡空港の問題点（複数回答）

《新北九州空港利用の意向》

新北九州空港の認知状況

福岡都市圏住民の新北九州空港建設に関する認知率は、「聞いたことがある」までを含めると9割以上であったが、「よく知っている」人は36%にとどまった。「よく知っている」という認知率の高いのは、都市圏東部（60%）であり、これも地理的な近接性からみて納得できる。また、50歳以上の中高年層、役員・管理職・自営業でも認知度が高く、逆に認知度が低いのは、若年層、福岡市内及び都市圏西・南部居住者である。

次に、新北九州空港の具体的な内容についてみると、滑走路が2500m1本であることの認知は「よく知っている」で19%であった。24時間運行可能であることの認知はこれを下回り13%、2005年10月開港予定⁽⁵⁾であることは12%の認知しかなかった。新空港が建設されていることは知っているものの、その具体的な内容になると、その理解度は低調である。なお、居住地や年齢、職種にみる傾向は建設に関する認知状況と同様である。

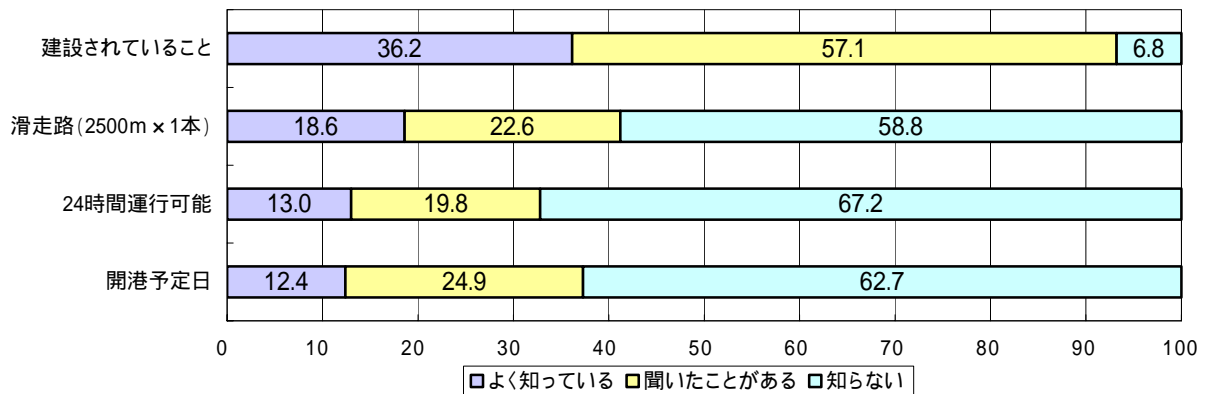


図 3-6 新北九州空港の認知状況 (N=177)

福岡空港と新北九州空港の連携に関する態度

現在の福岡空港の容量限界問題に対して、福岡空港と新北九州空港の「連携」が必要だとの考えから「アジアなど海外路線の一部を新北九州空港に移管させ、福岡都市圏住民も多少アクセス時間がかかっても新北九州空港を利用すべきだ」といった考え方があがるが、この考え方についての態度を尋ねてみた。

その結果、福岡都市圏住民は多少アクセス時間を要しても新北九州空港を利用すべきだ、という意見に賛成する割合は 24%、約 4/1 であった。この回答の割合の高いのは、40 歳代、都市圏東部居住者、100 回以上のヘビーユーザー等である。とくに興味を引くのは北九州市との関わり別でみると、北九州市との関わりが深い人がとくに賛成はしていない点である。地域への思い入れや情緒に流されることなく、アクセス時間や利便性など合理的に判断して利用するという意識であると思われる。

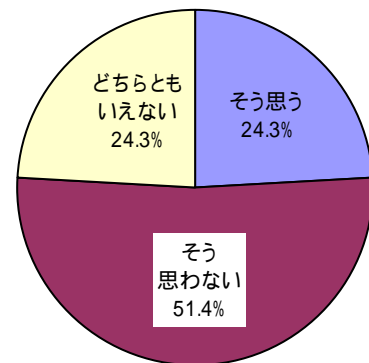


図 3-7 福岡空港と新北九州空港の連携に関する態度 (N=177)

新北九州空港への要望

最も要望が多かったのが、アクセスの整備であり、「鉄道アクセスの整備」が 48%、「小倉駅等からのリムジンバスの整備」で 42%となっている。さらに、「アジア国際便の誘致」「欧米便の誘致」といった海外便の誘致が比較的多く求められている。とくに、ヘビーユーザーは鉄道アクセスやアジア便に対して大変要望が高く、福岡空港との使い分けを考えているためではないかと推測される。

その他、「低価格航空会社の誘致」「駐車場料金の低廉化」の要望が多い。

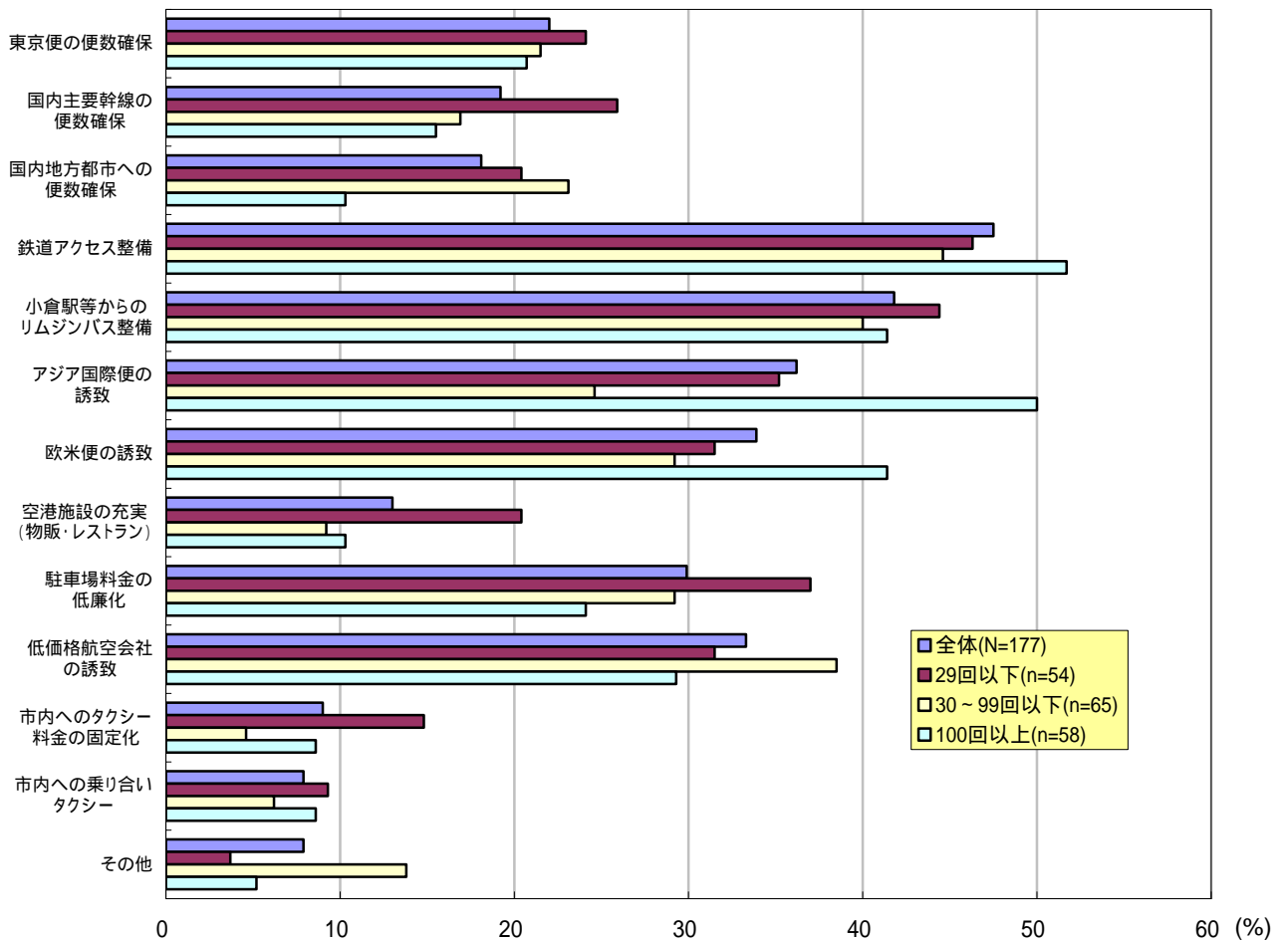


図 3-8 新北九州空港への要望（複数回答）

（3）調査から判明したこと

福岡空港の位置づけ

福岡空港は都心部からの近接性や便数などに表わされる利便性を持ち、価格面でも利用者に満足を与える福岡空港は、北部九州の拠点空港として揺るぎない地位を占めていることが再確認された。

福岡空港の弱点

福岡空港の問題点は「欧米への国際線がない」「深夜・早朝便がない」ことが確認された。

福岡空港では、過去欧米便が何度も定期便として就航したが、採算ベースに乗らなかったため就航中止になっている。したがって、九州・山口地区の住民が欧米への旅行を計画する際は、国内では関空か成田、海外では東京より近い韓国の仁川国際空港を利用せざるを得ない状況になっており、不便な状況は事実である。このことはヘビーユーザーにおいて顕著である。

また、福岡空港は市街地に立地し、利便性がよい反面、騒音等の環境問題から深夜と早朝の利用が制限（07:00～22:00）されている。

新北九州空港の認知度の向上

福岡都市圏住民の新北九州空港建設の認知度は決して高いとはいえない。滑走路長などの具体的な内容になると認知度はさらに低下する。例えば、先にあげた福岡空港の弱点である早朝・深夜便がない点を補完できる 24 時間運航可能であることを認知している割合は僅か 13%である。

福岡空港との役割分担意識

福岡空港は年間離発着回数が 14 万回と容量限界に達しつつあり、このため佐賀空港や新北九州空港といった近隣空港と役割分担をして、容量限界の状態を回避する必要があるとする意見がある。福岡都市圏住民は多少アクセス時間を要しても、新北九州空港を利用すべきであるという意見に関する態度を測定したところ、約 4/1 の人が賛成をしているということが判明した。この態度は、ヘビーユーザーに多いということも明らかになったが、この層は日常的に福岡空港を利用しているために、その混雑具合などを目にしているのもそのような回答になったものと思われる。

新北九州空港の訴求点

福岡都市圏居住者の新北九州空港への期待は、現福岡空港の弱点の裏返しと言ってよい。つまり、アジア及び欧米といった海外路線の確保であり、深夜早朝便の確保である。また、これらの利用を円滑にするために、鉄道やリムジンバスの整備や低廉な駐車場の確保といったアクセスの整備が求められている。

4. 首都圏居住者の動向

(1) 調査の視点

北九州都市圏に本社もしくは主たる事業所があり、かつ首都圏にそれらの事業所もしくは本社がある企業の首都圏居住者で、福岡及び北九州都市圏に出張するビジネスパーソンを対象に調査を行ったものである。現在、これらの多くは福岡空港を利用しているものと推測されるが、新北九州空港の開港に伴い、北九州都市圏に業務がある人については、少なくとも新空港の利用者として取り込めないか、その可能性を探るものである。

そこで、まず「当該地域へ出張の現状」を、次に「新北九州空港利用の意向」について調査を行った。

(2) 調査結果

調査結果を示す前に、調査対象者の特性をみておく。福岡及び北九州都市圏での居住経験について、47%が北九州都市圏に居住した経験を有している一方、36%がそもそも当該地域に居住した経験を有していない。ちなみに福岡都市圏での居住経験者は 10%である。福岡地域に年間の出張回数については、9 回以下の人が約 43%と最も多く、以下 10～19 回（約 24%）、20～29 回（約 16%）と続く。なお、50 回以上出張するヘビーユーザーは 7%に留まっている。本社が北九州都市圏にある企業に属している人が 38%、また事業所の北九州都市圏での位置が東部（門司区、小倉北・南区、苅田町）にある企業に属している人が 65%となっている。

《福岡及び北九州都市圏への出張の現状》

福岡及び北九州都市圏への出張時の交通手段

当該都市圏へ出張する際の交通手段は「常に飛行機を利用」する人が 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 79%存在し、出張者全体の 2/3 が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。

福岡空港を利用している人の特徴は、当然の結果ともいえるが、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企業に所属する人や年間出張回数が 30 回以上のヘビーユーザーの利用が多いことである。

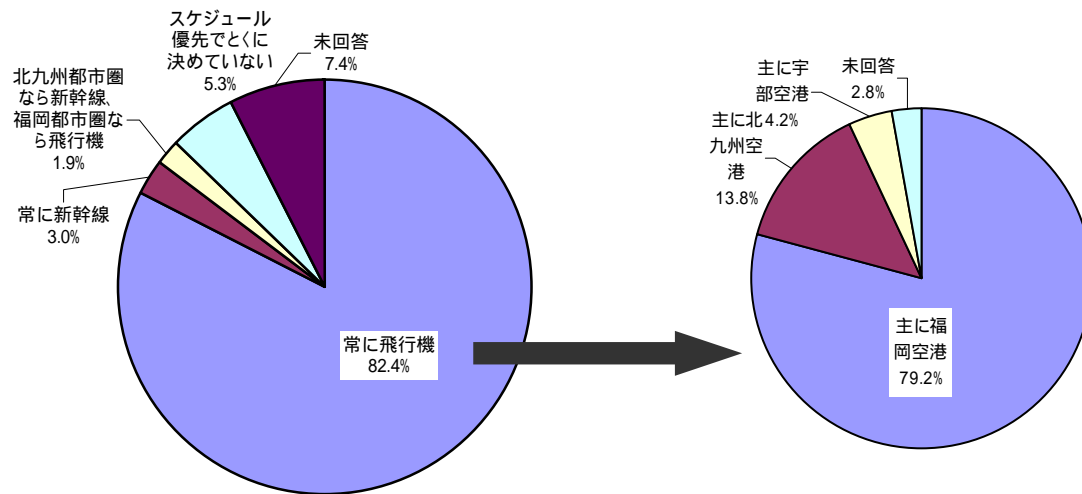


図 3-9 出張時の交通手段 (N=430)

図 3-10 出張時の利用空港 (n=354)

航空機の選択条件

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ると、50 代でその意識が高いものの、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。

航空券の予約方法は、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%存在し、「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。

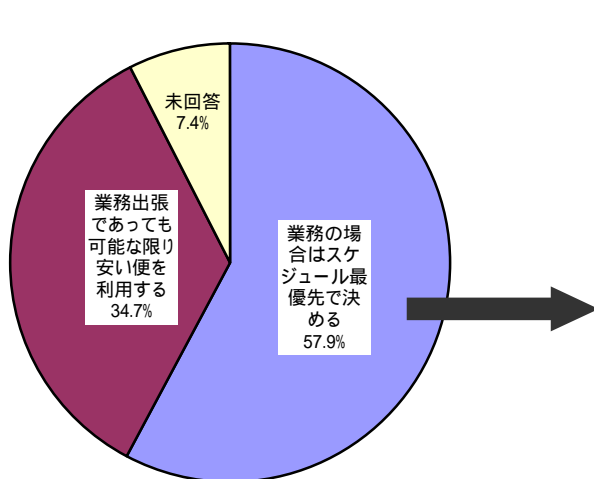


図 3-11 航空機の選択条件 (N=430)

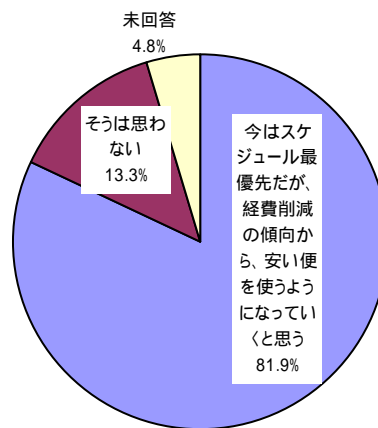


図 3-12 今後の意向 (n=249)

《新北九州空港利用の意向》

新北九州空港利用の意向

新北九州空港の建設を「知っている人」が 36%、「聞いたことがある人」が 40%存在し、認知の程度の差はあるものの約 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、また事業所の位置が西部地域（八幡・戸畑・若松）にある人の方が利用の意向（期待）が強い。

なお、利用に対して否定的な人の中には「欠航の恐れがある」「便数が少ない」など、現在の北九州空港の状況をそのまま引きずっている人が比較的多く見られ、今後のキャンペーン活動が重要であることを示している。

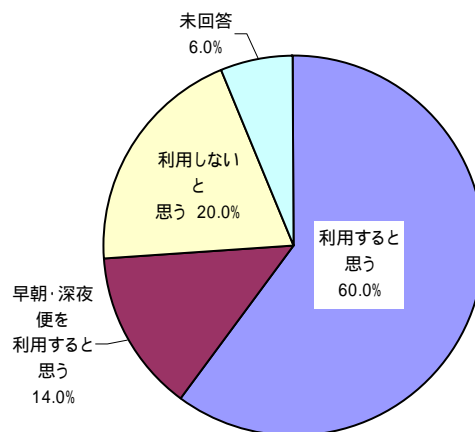


図 3-13 新北九州空港利用の意向 (N=430)

新北九州空港への要望

首都圏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 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」などを望む声が多い。

なお、気がかりなのは前項の利用に否定的な意見の中でも述べたが、新空港では全く問題とされない「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⁽⁵⁾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のが事実である。

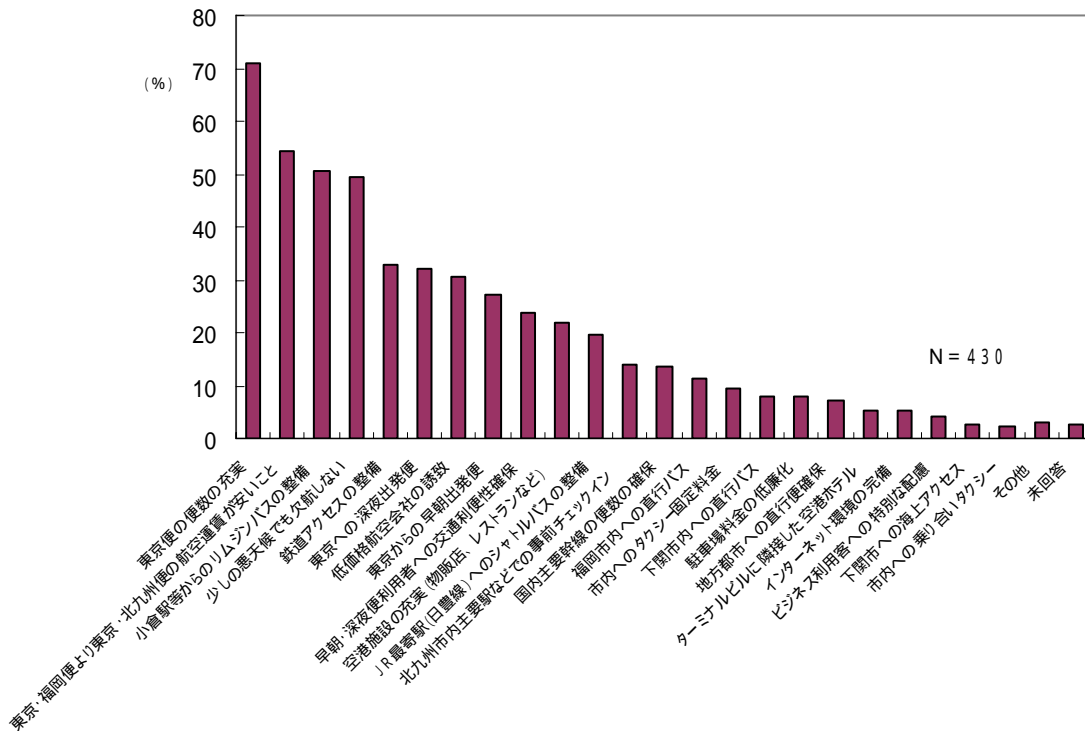


図 3-14 新北九州空港利用への要望（複数回答）

(3) 調査から判明したこと

北部九州への出張時の交通手段

福岡及び北九州都市圏への出張において、80%を越える人が「常に飛行機」を利用しており、その内さらに80%の人が「福岡空港」を利用している。なお、「現北九州空港」を利用している人は14%に留まっている。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。

航空機の選択要件

60%近い人が現在のところ、スケジュールを優先して航空機を選択しているが、これらの内、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考えており、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航空券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るのではなく、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安価な航空券を入手するようになるものと考えられる。

新北九州空港の認知と利用意向

新北九州空港の建設を程度の差はあれ3/4以上の人が知っており、利用に対して積極的である。この意向をより利用を確かなものにするためには、新北九州空港への要望や自由意見から「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。なお、すべてを満足させることは非効率かつ非現実的であり、福岡空港との差別化、顧客の絞込みなどの観点から戦術を検討しなければならない。いずれにして首都圏居住のビジネスパーソンは実利的に行動するものと考えられ、顧客のセグメント毎にどういった QCD (Quality, Cost, Delivery) を提供したらよいか (ポジショニング) 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。

・利用促進の方向性

1. 顧客の取り込み策

北九州市及びその周辺地域

まず、利用の根幹をなす『北九州市及びその周辺地域』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、その結果、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。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居住者の多くが、現在、福岡空港を利用しており、これらの層をいかに新北九州空港へ取り込むか、安定した需要を確保する上で極めて重要である。

居住地及び現北九州空港への利用経験を分析軸として、各セグメントへのアプローチの要点を表 4-1 のようにまとめることができる。

東部居住者で高頻度利用者は、新北九州空港に非常に高い期待を寄せており、この層を確実に取り込むことを死守しなければならない。そのためには、顧客第一主義 (Focus on Customer) の徹底のもと、適正な駐車場料金設定など、ニーズを着実に取り込み、Q (Quality)、C (Cost)、D (Delivery) の視点で方策を検討しなければならない。一方、東部居住者で非・低頻度利用者には、ビジネスユースの基本である東京便の充足が何よりも吸引策となる。

次に、西部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具体的なメリット、例えば、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充足、ことにニーズの多い朝夕の便数の確保などを素直に訴えることが必要である。

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」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

表 4-1 セグメント別にみた顧客取り込み策の方向性

利用 経験	東部居住者	西部居住者
高	QCDの更なる向上 リーズナブルな駐車場	アクセス 整備 東京 便
低	東京便	
非	PR	

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

『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便及びアジア路線の早朝深夜便の運行であり、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必要であることは言うまでもない。

首都圏

『首都圏』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。

表 4-2 地域毎にみる新北九州空港利用促進の要点

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

（２）新北九州空港の利用促進に関わる戦略提案

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争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。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、それぞれの側面でのとるべき戦略の方向性がみえてくる。この手法を SWOT 分析といい、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り、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、まとめたものが表 4-3 である。

表 4-3 新北九州空港戦略展開における S W O T 分析

		外部環境	
		機会(Opportunity) 北部九州の航空需要の一翼を担う	脅威(Threat) 近隣空港や新幹線との競争が激しい
内部環境	強み(Strength) 海上空港である 24 時間離発着可能 視界不良などによる欠航の回避が可能 環境負荷が軽い 滑走路の拡張が容易 (浚渫土砂の利用) 建設における地元の理解が深い 高速道路との結節が容易 低建設コストからくる低コスト空港である 駐車場のキャパシティ大 近隣に企業集積が進んでいる (事業用地が豊富)	【戦略の方向性】 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トの訴求 ビジネスユースの訴求	【戦略の方向性】 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 低価格観光バ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) 北九州地区の東部に位置する (北九州西部地区から遠距離) 後背人口がやや少ない 天候による「欠航」イメージが根強い 近隣に商業集積や観光資源に欠ける	【戦略の方向性】 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	【戦略の方向性】 空港運営会社による顧客の困り込み戦略の立案 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)

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。

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、とくに西部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である。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、北九州西部居住者にも十分周知されていない。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。繰り返しになるが、とくに利用の機会が福岡空港と競合する西部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。

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、福岡、大分、山口宇部、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。

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。

（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）

【注 記】

- (1) 本稿は、平成 14・15 年度に新北九州空港推進協議会から研究助成を受けて実施した調査研究報告書『「新北九州空港」に関する調査研究』及び『「新北九州空港」に関する調査研究』における成果を一部要約及び加筆修正して報告するものである。この調査研究は新北九州調査研究会実行委員会内のワーキンググループ 7 名の共同研究の成果であり、とりまとめを担当した 2 名が報告する。
- (2) 空港整備事業費 1,037 億円には、台風被災等の復旧費用 17 億円を含む。
- (3) 新北九州空港連絡道路は、全長約 8km（陸上部 5km、海上橋部 2.1km、空港島内のアプローチ部 0.9km）、幅員 22m、4 車線である。なお、通行料については現在、無料化の方向で検討が進められている。

- (4) ダイハツ車体株式会社 大分中津工場の概要は、[場所] 中津市今津地区 1期(約 80ha)、[工場規模] 鉄骨平屋建 約 80,000sqm(延床面積)、[従業員] 操業開始時 約 1,000名、[生産台数] 第1期創業時 約 12万台/年である。<http://www.daihatsu-syatai.co.jp>
- (5) 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。さらにその後、福岡県知事や北九州市長が2005年度中の開港は間違いないことを表明したが、その要素は調査時点では入っていない。
- (6) 西部(42.9%); 北九州市西部〔戸畑区、八幡東・西区、若松区〕(21.3%)、直方市(6.1%)、鞍手郡(5.6%)、中間市(3.6%)、遠賀郡(2.9%)、宗像市(2.5%)、宗像郡(0.9%)
東部(55.0%); 北九州市東部〔門司区、小倉北・南区〕(20.1%)、京築地域(9.2%)、中津・宇佐市(9.0%)、田川・飯塚市(8.5%)、下関市(8.2%)

【引用及び参考文献・URL】

- 柴田一郎『都市と空港 - 新北九州空港の展望と課題 - 』九州産業大学 商経論集 第42巻、2002年
足立二雄『新北九州空港の整備と期待される役割』2002年
国土交通省九州地方整備局港湾空港部『新北九州空港整備事業について』2002年
国土交通省航空局『数字でみる航空 2004』航空振興財団、2004年
[福岡空港について] <http://www.fuk-ab.co.jp/airport/airport.html>
[佐賀空港について] <http://www.pref.saga.lg.jp/at-contents/kuko/profile.html>
[大分空港について] <http://www.oita-cab.go.jp/outline/index.html>
[山口宇部空港について] <http://www.yamaguchiube-airport.jp/outline.html>

