

関門地域における北九州空港の運営および利用に関する調査研究

北九州市立大学地域戦略研究所准教授 宮下 量久

1. はじめに

北九州市は北九州空港をさらに発展させるため、長期的な視点に基づいた「北九州空港将来ビジョン」を2014年12月にとりまとめた。同ビジョンは、北九州空港の将来像の第一に、「九州・西中国の物流拠点空港」を掲げ、関門海峡を超えた物流の活発化を目指している。実際、北九州空港は下関市においても利便性の高い空港といえる。羽田国際空港から山口宇部空港経由の同市へのアクセス時間（バス・鉄道・乗り換え時間含む）は約3時間10分であるのに対し、北九州空港経由の場合には約2時間20分である¹。北九州空港は北部九州だけでなく下関市民にとっても利便性の高い空港であり、関門地域における広域交通拠点である、といえよう。

北九州空港に関する調査研究では、吉田(2004)、吉村(2004)などがある。これらの研究は現在の北九州空港が2006年に開港するにあたって、関東地区居住のビジネスパーソンの動向や北九州市およびその周辺地域居住のビジネスパーソンの動向を調査し、北九州空港の利用促進の方向性を検討している。また曾根(2005)は、北九州市内の事業所において空港利用の多い従業員へのアンケートデータから、コンジョイント分析を行なった結果、北九州空港の利用促進には鉄道アクセスの有無、東京への朝夕ビジネス便数の確保が必要であることを指摘している。

ただこれらの研究は、現在の北九州空港開港後の利用動向などを検証できていない。また、先行研究は下関市民による北九州空港の利用可能性があるにも関わらず、その動向を分析していない。宮下(2015)は関門地域における公共施設（図書館、美術館、スポーツ施設等）の相互利用の実態を調査研究しているが、北九州空港に関する分析を行っていない。

そこで本稿では、下関市と北九州市における北九州空港の運営および利用の実態を把握したうえで、北九州空港の利用促進に向けた方策を検討する。本稿の特徴は北九州空港の実態を運営と利用という2方面から分析する点にある。北九州空港は2016年3月に開港10年を迎えており、開港前の研究や計画と現在の運営・利用状況を比較検証することは、北九州空港の将来像を描くうえで有意義と思われる。

本稿の構成は以下のとおりである。2節では、北九州市港湾空港局空港企画部から入手したデータから北九州空港の運営実態を把握する。また、北九州空港のポテンシャルを把握するため、国土交通省の全国総合交通分析システム（NITAS）を活用し、自動車を利用した場合に空港から1時間内でアクセスできる範囲・人口を検証する。3節では、北九州・下関両市民に対するアンケート調査から、空港の利用実態と課題を明らかにする。4節では、北九州空港における関門地域での利用促進に向けた方策と研究課題を整理する。

2. 北九州空港の運営実態

(1) 北九州空港の概要

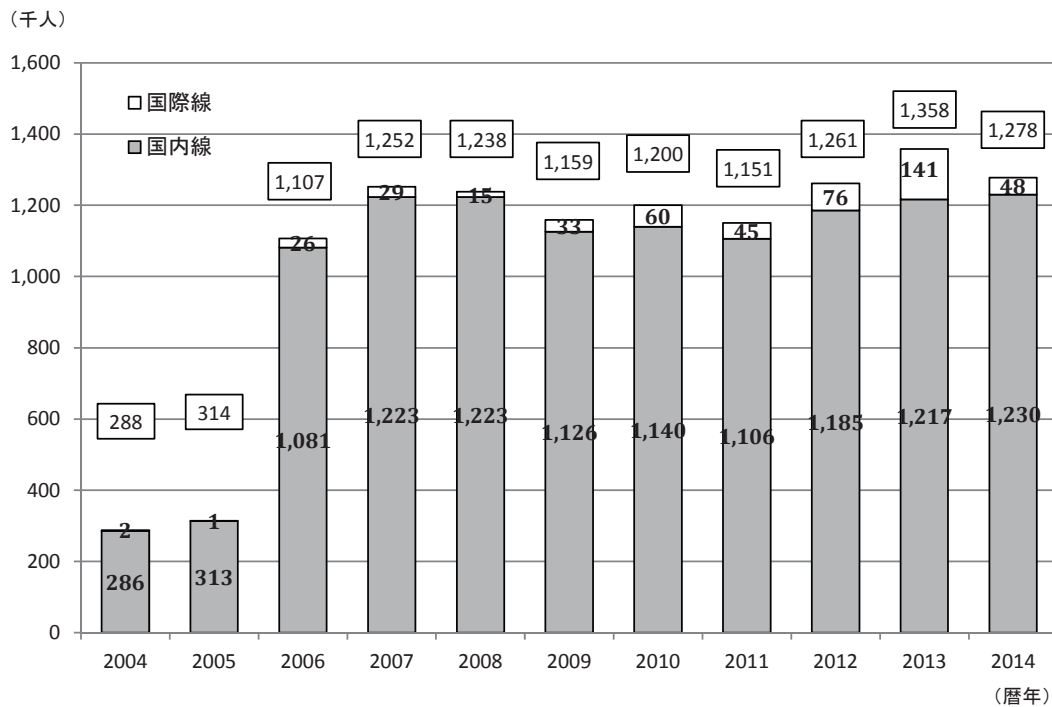
表 2-1 は北九州空港の概要をまとめたものである。現在の北九州空港は 2006 年（平成 18 年）3 月 16 日に小倉南区曾根にあった旧空港の代替空港として周防灘の埋立地に作られた。空港の総工費は約 1,024 億円である。また、同空港は海上空港であるため、飛行機が 24 時間の離発着可能である。また、空港の滑走路は 2,500m であるが、大型貨物専用機の長距離就航が可能となる 3,000m への滑走路延長も各方面で検討されている。定期便運航路線は国内線のみで、北九州⇄東京、北九州⇄名古屋という 2 路線である。

表 2-1 北九州空港の概要

項目	内容
種別	拠点空港(国管理空港)
所在地	北九州市小倉南区空港北町(小倉都心部から直線距離15km)
供用開始	平成18年3月16日
運用時間	24時間
利用時間	24時間(九州で唯一)
面積	約160ha(空港島総面積は373ha)
滑走路	2,500m(延長)×60m(幅)×1本
駐機場	大型ジェット機用 2スポット、中型ジェット機用 3スポット 小型ジェット機用 3スポット 計=8スポット
旅客ターミナル	地上3階建鉄骨造 延床面積約15,480㎡
貨物ターミナル	地上2階建鉄骨造 延床面積約2,876㎡
駐車場	普通車1,780台、大型車4台、自動二輪車30台、身障者用20台
定期便運航路線	・北九州⇄東京(羽田) 17便/日(早朝から深夜まで運航) ・北九州⇄名古屋(小牧) 2便/日(H27.3.29就航)

図 2-1 は、北九州空港の乗降客旅客数の推移を表している。2004 年、2005 年までは旧空港であったため、乗降客旅客数は年間 30 万人程度であった。新空港開港後、2006 年乗降客旅客数は 110.7 万に上り、そのうち国内線の乗降客旅客数は 108.1 万人となった。2013 年の乗降客旅客数は 135.8 万人に上り、新空港開港後最高の乗降客旅客数になっている。この背景には、2013 年の国際線乗降客旅客数が 14.1 万に達したことがある。なお、国土交通省九州地方整備局による新空港開港前の需要予測では、年間の乗降客旅客数（国際線を含む）を 2007 年度で 283 万人、2012 年度で 328 万人と見込んでいた。図 2-1 では、2007 年度で 125.2 万人、2012 年度で 126.1 万人であった。これらの乗降客旅客数は需要予測を大幅に下回っている。

ただし、国内線では 2014 年に 123 万人にのぼり、新空港開港後の最多の乗降客旅客数となっている。当初の需要予測では羽田路線の乗降客数が 137 万人と想定されており、実際の乗降客数はそれを 14 万人ほど下回っている。



出所：北九州市港湾空港局空港企画部

図 2-1 北九州空港の乗降客数

図 2-2 は、北九州空港エアポートバス利用者数の推移を示している。2006 年の開港当初は 53.6 万人であったが、2014 年では 49.8 万人にとどまっている。実際、行橋、門司港・下関、黒崎・折尾・学研方面のバス利用者が減少している。ただし、2006 年から 2014 年にかけて小倉方面では 4.6 万人、朽網のバス利用者は 3.1 万人増加している。

また、表 2-2 は北九州空港の駐車場利用台数をまとめたものである。利用台数は 2006 年度に過去最高で 1 日平均 1,492 台であり、2010 年度まで減少傾向であった。その後、駐車場利用は増加に転じ、2015 年度は 12 月の時点で 1,017 台である。ただ、表 2-1 で記されているように、駐車場については普通車が 1,780 台まで利用可能であるため、700 台超分の余裕があることになる。

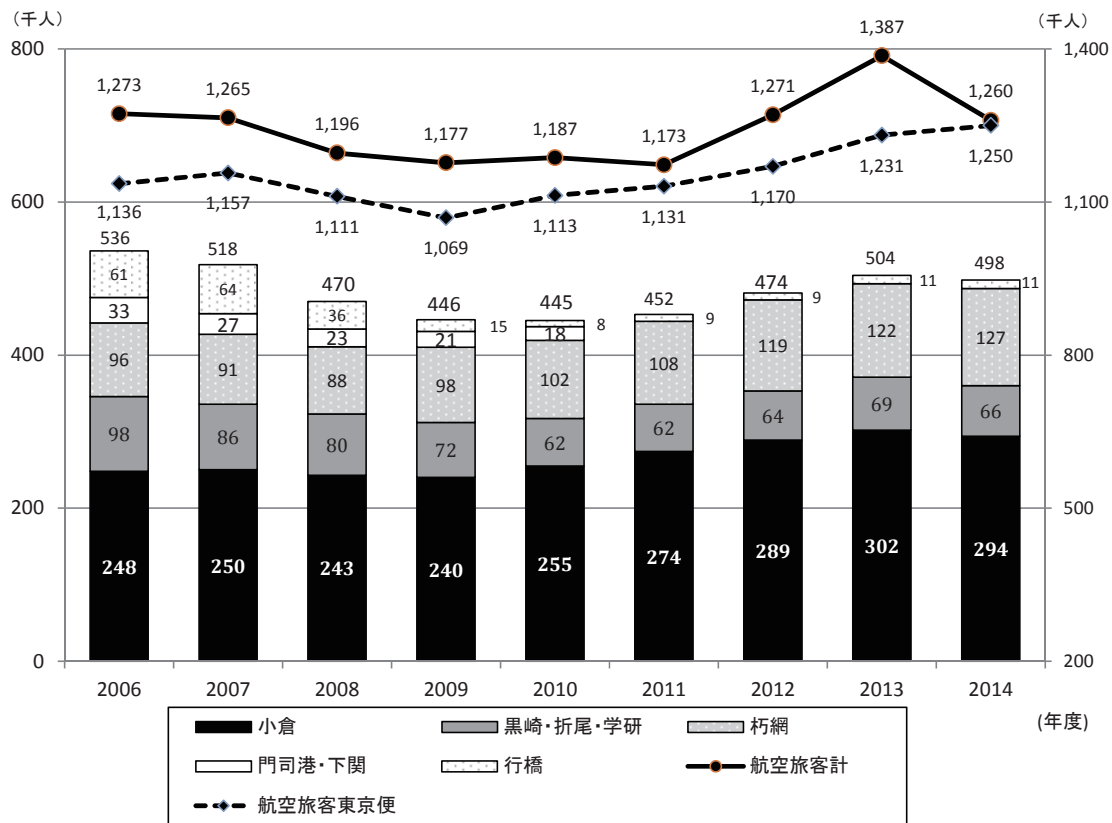


図 2-2 北九州空港エアポートバス利用者数

表 2-2 北九州空港の駐車場利用台数

	利用台数	
	計	日平均
2006年度	544,619	1,492
2007年度	410,296	1,124
2008年度	364,293	998
2009年度	350,291	960
2010年度	342,905	939
2011年度	345,870	948
2012年度	376,640	1,032
2013年度	394,640	1,081
2014年度	358,238	981
2015年度(～12月)	278,604	1,017

出所：北九州市港湾空港局空港企画部

表 2-3 は、北九州空港における航空貨物便（定期）の概要を整理したものである。北九州空港の物流拠点としての特徴は、大型貨物専用機による国際定期貨物便が九州で唯一就航している点である。日本貨物航空株式会社が 2012 年のトライアル運行を経て、2013 年（平成 25 年）より定期便を運航している。自動車・半導体関連企業の電子部品等が成田空港を経て世界各国に輸出されている。

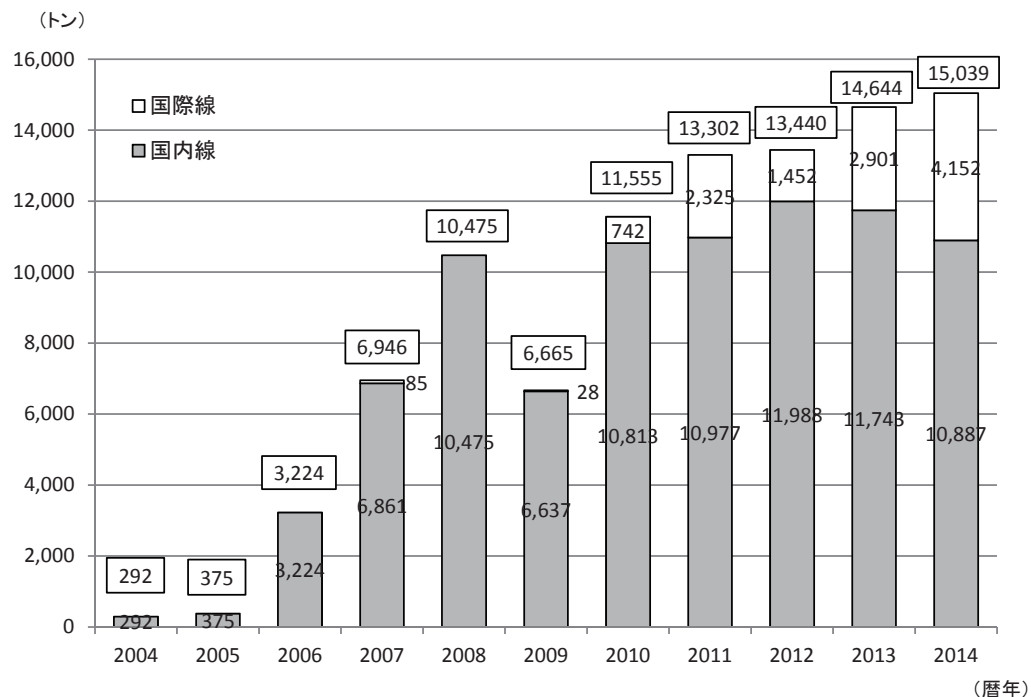
図 2-3 は、北九州空港の航空貨物取扱量の推移をまとめたものである。2014 年の航空貨物取扱量は 15,039 トンである。航空貨物取扱量は 2009 年にリーマンショック等の影響で減少したものの、新空港開港以来、増加傾向にある。特に、国際線の航空貨物取扱量は 2010 年ごろから増加している。2014 年では 4,152 トンに上り、全航空貨物取扱量の 3 割を占める。その一方で、国内線の航空貨物取扱量は 2012 年をピークに減少し、2014 年の貨物取扱量は 10,887 トンであった。

また、航空貨物のチャーター便では、大韓航空、シンガポール航空カーゴ、アトラス航空、マレーシア航空などが就航している。馬（カナダ）、牛（オーストラリア）の輸入、一般貨物の輸出がチャーター便で行なわれている。チャーター便は 2010 年で 5 便であったが、2014 年で 24 便に増加している。

表 2-3 北九州空港における航空貨物便（定期）の概要

特徴：九州で唯一の大型貨物専用機による国際定期貨物便	
運航会社	日本貨物航空株式会社
就航日	平成 25 年 5 月 11 日 (平成 23 年 初の臨時寄港、平成 24 年 月 1 回のトライアル運航を経て定期便化)
運航経路	台湾桃園→北九州→成田⇒世界各国へ輸送
使用機材	平成 27 年 3 月 8 日より、搭載量・燃費率が向上する B747-8F(ジャンボ貨物機：130t積)を投入 従来機材：B747-400F(ジャンボ貨物機：110t積)
主な貨物	北部九州に集積する自動車・半導体関連企業の電子部品等

出所：北九州市港湾空港局空港企画部



出所：北九州市港湾空港局空港企画部

図 2-3 北九州空港の航空貨物取扱量

(2) 北九州空港に関する施策の整理

北九州市は「北九州市新成長戦略」を積極的に推進し、その中の重点マネジメント項目の一つとして、空港の「更なる物流拠点化」の推進を掲げている。特に、次世代リージョナルジェット機 MRJ（三菱リージョナルジェット）の飛行試験や駐機のサブ拠点として、北九州空港の活用が検討されている。これらが実現すれば、航空機産業が北九州空港周辺に集積することも期待できるだろう。また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催、訪日外国人の急増を踏まえて、北九州空港の利用者増加が見込まれる。

2014年、北九州市はこれらの好機を活かして、北九州空港をさらに発展させるため、「北九州空港将来ビジョン」をとりまとめた。図 2-4 は、同ビジョンの概要をまとめたものである。同ビジョンは、物流、交流、産業の3領域について2015年から2050年までの戦略と行程を示している。

まず、物流の将来像については「九州・西中国の物流拠点空港」とし、具体的な施策例には、東九州自動車道沿線からの集荷促進、貨物上屋の拡充、欧米直行便に必要な滑走路3,000mの整備、フォワード²の誘致、通関体制の拡充などが記載されている。

次に、交流の将来像については「北部九州の活発な交流を支える空港」とし、具体的な施策例には、羽田との深夜早朝便、福岡都市圏-空港間・小倉都心-空港間のバスアクセスの強化、軌道系アクセスの検討、ターミナルビル等の拡充、欧米直行便に必要な滑走路3,000mの整備（再掲）、通関・出入国・検疫体制の強化などが記載されている。このうち、福岡都

市圏-空港間のバスは、「福北リムジンバス」として、2015年7月7日から運行を開始している。また、エアポートバス小倉便は1日38往復で早朝から深夜まで全便対応となった。

最後に、産業の将来像については「航空関連産業の拠点空港」とし、具体的な施策例には、エプロン³・格納庫等の整備、航空機部品産業の誘致・育成、欧米直行便に必要な滑走路3,000mの整備（再掲）などが記載されている。

北九州市は北九州空港の発展に向けて、これらの将来像や具体的施策を着実に実現していく必要がある。ただし、同ビジョンの物流・交流の内容は新空港開港前にすでに検討されていた点もある。

物流面については、藤原・尹(2005)が北九州空港の総合物流ビジネスモデルの成功要素として、「A：民間経営、B：空港税関を含めた総合保税地域設定（空港内と空港外）、C：空港外通関・域内協働・ULD(UNIT LOAD DEVICES)輸送など徹底したコストパフォーマンスとコスト競争力への規制緩和などの行政支援、D：中小型機フレータによる国内国際路線との24時間ネットワーク、E：空海陸総合物流⁴」を挙げていた。藤原・尹(2005)は北九州空港を西日本のメインポートにするには、3,000m級滑走路の必要性を指摘している。

また交流面については、谷村ほか(2004)が新北九州空港利用促進策の視点と具体策として、表2-4のようにまとめている。早朝深夜の東京便、東京便の充足、アクセスの充実は、現在の空港開港前から指摘されていた課題であることが表2-4からわかる。

■背景と目的

- ・東九州自動車道の開通や訪日外国人の増加、LCCの隆盛、国産リージョナルジェット機MRJの飛行試験検討など、北九州空港を取り巻く環境が変化
- ・この機会を捉え、北九州空港の更なる発展に向け、貨物拠点化に加え、旅客やアクセスも含め多様な観点と長期的な視点に基づき、空港の将来ビジョン及び実現に向けた戦略と工程を取りまとめるもの

■北九州空港将来ビジョンの方向性

- ・将来ビジョン実現に向けた戦略と工程表の作成

①物流：九州・西中国の物流拠点空港

施策例) 東九州自動車道沿線からの集荷促進、貨物上屋の拡充、欧米直行便に必要な滑走路3,000mの整備、フォワーダーの誘致、通関体制の拡充など

②交流：北部九州の活発な交流を支える空港

施策例) 羽田との深夜早朝便、福岡都市圏-空港間・小倉都心-空港間のバスアクセスの強化、軌道系アクセスの検討、ターミナルビル等の拡充、欧米直行便に必要な滑走路3,000mの整備（再掲）、通関・出入国・検疫体制の強化など

③産業：航空関連産業の拠点空港

施策例) エプロン・格納庫等の整備、航空機部品産業の誘致・育成、欧米直行便に必要な滑走路3,000mの整備（再掲）

出所：北九州市港湾空港局空港企画部

図2-4 北九州空港将来ビジョンの概要

表 2-4 新北九州空港開港前に検討されていた空港利用促進策の視点と具体策

	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

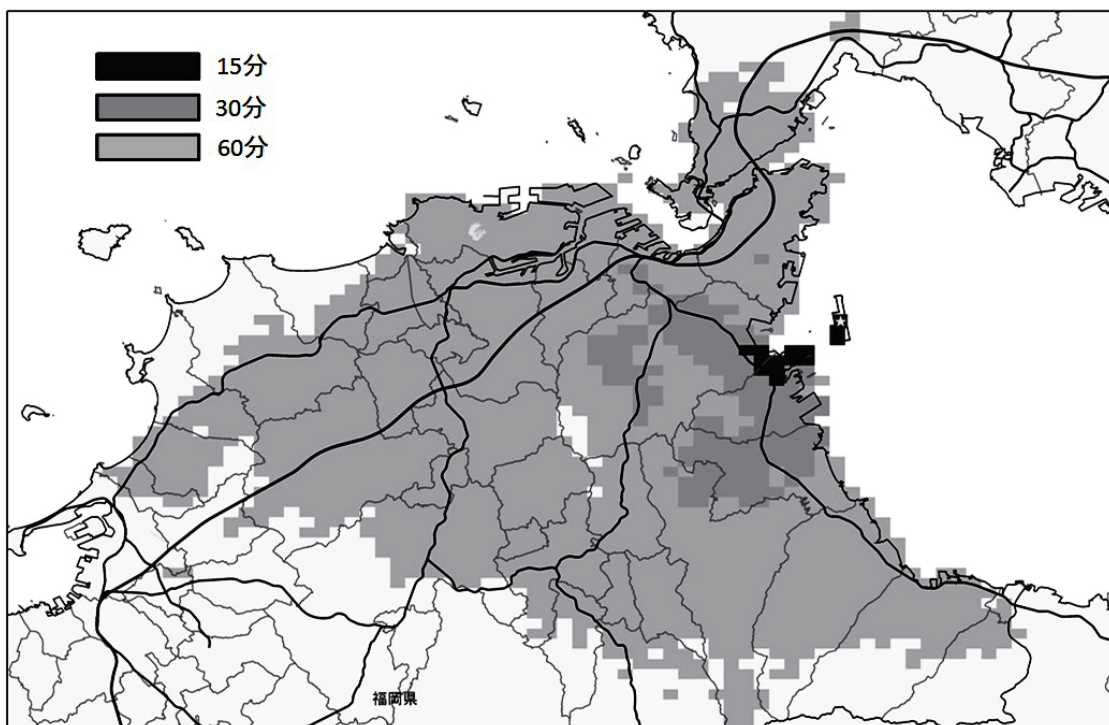
出所：谷村ほか（2004）

(3) 北九州空港のポテンシャル

図 2-5 は、国土交通省総合政策局総務課（総合交通分析体系担当）から全国総合交通分析システム（以下、NITAS）ver2.3.1 を借用して、北九州空港からの自動車（有料道路利用）を主に利用した場合で移動できる 1 時間圏域を示している。

北九州空港 1 時間圏では、15 分圏が苅田町や小倉南区の一部に及び、30 分圏は行橋市や小倉北区まで伸びていることがわかる。また、1 時間圏は下関市の彦島、「本庁所管」、山陽・山陰地域まで広がっている。1 時間圏域西側は新宮町まで及んでいるが、福岡市中心部には至っていない。また、1 時間圏域東側は上毛町まで及んでいるが、大分県中津市には至っていない。東九州自動車道の全線開通により、これらの圏域拡大が期待できる。

表 2-5 は北九州空港 1 時間圏の人口と世帯数を表している。15 分圏では人口総数が約 1.3 万人、世帯数は 5,275 世帯である。30 分圏域では人口総数が約 31 万人であり、15 分圏から約 30 万人増えている。30 分圏域の世帯数は約 13 万世帯であり、15 分圏から 12 万世帯増えている。1 時間圏域では人口総数が約 201 万人であり、30 分圏から約 170 万人増えている。1 時間圏域の世帯数は約 84 万世帯であり、30 分圏から 71 万世帯増えている。



出所：NITAS ver2.3.1 より作成

図 2-5 北九州空港 1 時間圏域

表 2-5 北九州空港 1 時間圏域の人口と世帯数

指標	15分圏	30分圏	30分圏増加数	1時間圏	1時間圏増加数
人口(人)総数	12,701	309,384	296,683	2,007,349	1,697,965
人口(人)女	6,547	162,402	155,855	1,065,677	903,275
人口(人)男	6,154	146,982	140,828	941,672	794,690
世帯総数(世帯)	5,275	128,755	123,480	835,254	706,499

出所：NITAS ver2.3.1 より作成

3. 北九州・下関両市民の北九州空港の利用実態と課題

(1) 調査方法

北九州市・下関市民による北九州空港の利用実態やニーズを把握するため、アンケート調査を実施した。本調査の実施概要は表 3-1 のとおりである。

表 3-1 アンケート調査の実施概要

調査方法	インターネット調査
調査対象	北九州市、下関市に居住する15歳以上(高校生)の市民のうち、(株)インテージが管理する調査モニターへ登録している市民
実施日	2016年1月26日(火)
有効回答数	1,281 (北九州市民:869、下関市民:412)

(2) 回答者の属性

表 3-2 は本調査の回答者の年齢・性別・職業等をまとめたものである。本調査はインターネットを使用しているため、実際の年齢構成を考慮すると、60歳代、70歳以上の割合が少ない。これらの回答者の特性については調査結果を分析するにあたって留意する必要があるが、北九州空港はビジネス利用者が多いと思われるため、北九州市・下関市民による同空港の利用実態を概観するうえで特異な偏りがないものとみなす。

表 3-2 回答者の年齢・性別・職業等

年齢	合計	性別		職業等									
		男性	女性	会社員	団体職員	パート・アルバイト・派遣	専業主婦・主夫	自営業	公務員	学生	無職	その他	
10歳代	7 (0.5%)	4 (0.3%)	3 (0.2%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	7 (0.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
20歳代	107 (8.4%)	27 (2.1%)	80 (6.2%)	39 (3.0%)	4 (0.3%)	20 (1.6%)	19 (1.5%)	4 (0.3%)	2 (0.2%)	12 (0.9%)	6 (0.5%)	1 (0.1%)	
30歳代	339 (26.5%)	118 (9.2%)	221 (17.3%)	150 (11.7%)	4 (0.3%)	63 (4.9%)	74 (5.8%)	8 (0.6%)	15 (1.2%)	1 (0.1%)	15 (1.2%)	9 (0.7%)	
40歳代	399 (31.1%)	211 (16.5%)	188 (14.7%)	218 (17.0%)	7 (0.5%)	53 (4.1%)	43 (3.4%)	22 (1.7%)	27 (2.1%)	1 (0.1%)	18 (1.4%)	10 (0.8%)	
50歳代	261 (20.4%)	151 (11.8%)	110 (8.6%)	126 (9.8%)	4 (0.3%)	29 (2.3%)	29 (2.3%)	28 (2.2%)	20 (1.6%)	0 (0.0%)	13 (1.0%)	12 (0.9%)	
60歳代	133 (10.4%)	83 (6.5%)	50 (3.9%)	27 (2.1%)	1 (0.1%)	13 (1.0%)	34 (2.7%)	20 (1.6%)	4 (0.3%)	0 (0.0%)	31 (2.4%)	3 (0.2%)	
70歳以上	35 (2.7%)	27 (2.1%)	8 (0.6%)	2 (0.2%)	0 (0.0%)	2 (0.2%)	5 (0.4%)	2 (0.2%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	24 (1.9%)	0 (0.0%)	
合計	1,281 (100.0%)	621 (48.5%)	660 (51.5%)	562 (43.9%)	20 (1.6%)	180 (14.1%)	204 (15.9%)	84 (6.6%)	68 (5.3%)	21 (1.6%)	107 (8.4%)	35 (2.7%)	

注：下段の括弧内の数値は全回答者数に占める割合を示す。

(3) 居住地、通勤先・通学先

表 3-3 は本調査の回答者の居住地、通勤先・通学先をまとめたものである。本調査の居住地区分については、北九州市の場合には行政区（計 7 区）を用いており、下関市の場合には下関市契約室「条件付き一般競争入札の参加条件に係る下関市内地域区分について」を基にして 5 つの区分を用いている。

回答者の 67.8%（869 人）が北九州市在住者であり、そのうちの 71.7%（623 人/869 人）は通勤先・通学先も北九州市である。また、回答者の 32.2%（412 人）が下関市在住者であり、そのうちの 67.7%（279 人/412 人）は通勤先・通学先も下関市である。なお、北九州市在住者が下関市に通勤・通学している回答者は 8 名、下関市在住者が北九州市に通勤・通学している回答者は 24 名であった。

表 3-3 回答者の居住地、通勤先・通学先

居住地	回答数	通勤先・通学先						通勤・通学をしていない	
		北九州市	下関市	苅田町	直方市	福岡市	その他		
北九州市	門司区	92 (7.2%)	67 (5.2%)	5 (0.4%)	1 (0.1%)	0 (0.0%)	3 (0.2%)	2 (0.2%)	14 (1.1%)
	小倉北区	176 (13.7%)	150 (11.7%)	3 (0.2%)	2 (0.2%)	1 (0.1%)	7 (0.5%)	5 (0.4%)	8 (0.6%)
	小倉南区	197 (15.4%)	125 (9.8%)	0 (0.0%)	13 (1.0%)	0 (0.0%)	4 (0.3%)	10 (0.8%)	45 (3.5%)
	若松区	76 (5.9%)	58 (4.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.1%)	2 (0.2%)	15 (1.2%)
	八幡東区	70 (5.5%)	48 (3.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	5 (0.4%)	17 (1.3%)
	八幡西区	210 (16.4%)	136 (10.6%)	0 (0.0%)	3 (0.2%)	11 (0.9%)	5 (0.4%)	30 (2.3%)	25 (2.0%)
	戸畑区	48 (3.7%)	39 (3.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.1%)	2 (0.2%)	6 (0.5%)
	小計	869 (67.8%)	623 (48.6%)	8 (0.6%)	19 (1.5%)	12 (0.9%)	21 (1.6%)	56 (4.4%)	130 (10.1%)
下関市	合併前自治体 (旧菊川町、旧豊田町、旧豊浦町、旧豊北町)	40 (3.1%)	1 (0.1%)	27 (2.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	6 (0.5%)	6 (0.5%)
	山陽地域 (長府、王司、清末、小月、王喜、吉田支所の範囲)	95 (7.4%)	3 (0.2%)	58 (4.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.2%)	9 (0.7%)	23 (1.8%)
	山陰地域 (川中、安岡、吉見、勝山、内日支所の範囲)	124 (9.7%)	11 (0.9%)	96 (7.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.1%)	10 (0.8%)	6 (0.5%)
	彦島地域	43 (3.4%)	4 (0.3%)	24 (1.9%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.2%)	13 (1.0%)
	「本庁所管」地域 (下関駅周辺、唐戸、東駅など)	110 (8.6%)	5 (0.4%)	74 (5.8%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.2%)	7 (0.5%)	22 (1.7%)
	小計	412 (32.2%)	24 (1.9%)	279 (21.8%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	5 (0.4%)	34 (2.7%)	70 (5.5%)
合計	1,281 (100.0%)	647 (50.5%)	287 (22.4%)	19 (1.5%)	12 (0.9%)	26 (2.0%)	90 (7.0%)	200 (15.6%)	

注：下段の括弧内の数値は全回答者数に占める割合を示す。

(4) 調査結果

① 北九州空港の利用状況

表 3-4 は現在の北九州空港発着の飛行機を 1 年での平均利用回数をまとめたものである。北九州市民および下関市民による北九州空港の利用割合は 43.1%、未利用割合は 56.9%であった。ただし、北九州市と下関市では利用割合に差異がある。前者の利用割合は約 5 割、後者の利用割合は約 3 割であった。また、両市とも北九州空港にアクセスしやすい地域ほ

ど、空港の利用割合は大きい。北九州市の場合には、小倉北区や小倉南区の利用割合が5~6割ほどであるものの、門司区、八幡西区、戸畑区の利用割合は4割程度にとどまる。下関市の場合には、彦島地域や「本庁所管」地域の利用割合が3割以上であるのに対して、合併前自治体の地域の利用割合は約1割であった。

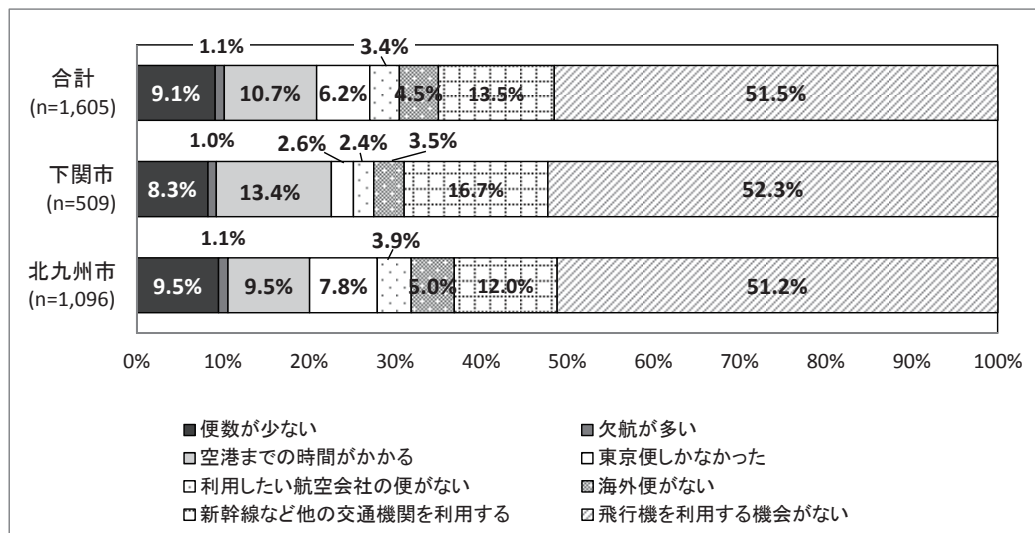
表 3-4 関門地域における北九州空港の利用状況

居住地	回答数	利用回数						
		利用したことはない	1~4回	5~9回	10~19回	20~29回	30~49回以上	
北九州市	門司区	92 (100.0%)	54 (58.7%)	33 (35.9%)	4 (4.3%)	0 (0.0%)	1 (1.1%)	0 (0.0%)
	小倉北区	176 (100.0%)	76 (43.2%)	88 (50.0%)	6 (3.4%)	3 (1.7%)	1 (0.6%)	2 (1.1%)
	小倉南区	197 (100.0%)	97 (49.2%)	89 (45.2%)	7 (3.6%)	1 (0.5%)	0 (0.0%)	3 (1.5%)
	若松区	76 (100.0%)	37 (48.7%)	33 (43.4%)	5 (6.6%)	1 (1.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	八幡東区	70 (100.0%)	32 (45.7%)	31 (44.3%)	3 (4.3%)	2 (2.9%)	1 (1.4%)	1 (1.4%)
	八幡西区	210 (100.0%)	110 (52.4%)	89 (42.4%)	8 (3.8%)	1 (0.5%)	2 (1.0%)	0 (0.0%)
	戸畑区	48 (100.0%)	30 (62.5%)	17 (35.4%)	1 (2.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	小計	869 (100.0%)	436 (50.2%)	380 (43.7%)	34 (3.9%)	8 (0.9%)	5 (0.6%)	6 (0.7%)
下関市	合併前自治体 (旧菊川町、旧豊田町、旧豊浦町、旧豊北町)	40 (100.0%)	34 (85.0%)	6 (15.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	山陽地域 (長府、王司、清末、小月、王喜、吉田支所の範囲)	95 (100.0%)	71 (74.7%)	23 (24.2%)	1 (1.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	山陰地域 (川中、安岡、吉見、勝山、内日支所の範囲)	124 (100.0%)	87 (70.2%)	35 (28.2%)	2 (1.6%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	彦島地域	43 (100.0%)	28 (65.1%)	14 (32.6%)	1 (2.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	「本庁所管」地域 (下関駅周辺、唐戸、東駅など)	110 (100.0%)	73 (66.4%)	34 (30.9%)	2 (1.8%)	1 (0.9%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	小計	412 (100.0%)	293 (71.1%)	112 (27.2%)	6 (1.5%)	1 (0.2%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
合計	1,281 (100.0%)	729 (56.9%)	492 (38.4%)	40 (3.1%)	9 (0.7%)	5 (0.4%)	6 (0.5%)	

注：下段の括弧内の数値は各地区の総回答者数に占める割合を示す。

図 3-1 は、北九州空港を利用しないそれぞれの理由の割合を表している。北九州と下関両市ともに、「飛行機を利用する機会がない」との回答が5割に上る。それ以外の理由では、「新幹線など他の交通機関を利用する」、「空港までの時間がかかる」との回答が1割を超えている。特に、下関市民の回答では「新幹線など他の交通機関を利用する」、「空港までの時間がかかる」という割合が、北九州市民よりも4から5ポイントほど高くなっている。この結果は、下関市から北九州空港へのアクセスできれば、下関市民が他空港や新幹線ではなく北九州空港を利用する可能性が高いことを示唆している。

なお、吉田（2004）では旧北九州空港の利用しない理由を住民にアンケート調査を行ったところ、「欠航が多い」という回答が最多であった。図 3-1 では「欠航が多い」の割合は1%程度であるため、現在の空港は旧空港の課題を大幅に改善しているといえる。



注：複数回答可として調査を実施したため、回答数よりも多い合計値になっている。

図 3-1 北九州空港を利用しない理由

図 3-2 は、北九州空港を利用する際の交通手段を表している。北九州と下関両市ともに、「車（駐車場）利用」との回答が約 6 割に上る。ただし、他の交通手段については両市に差異がある。「空港バス」の回答は北九州市で 27.9%となり「車（駐車場を利用する）」に次いで多いが、下関市では 15.2%であった。下関市内から北九州空港までのバスは現在運行していないため、空港利用者の 1 割以上の下関市民は小倉駅等を経由してバスで北九州空港を利用しているといえる。また、下関市民の回答では車に次いで「乗り合いタクシー」が 16.6%である。この結果には、北九州空港から下関市へのエアポートバスがない代わりに、乗り合いタクシーが門司や下関方面まで運行している点が反映されていると考えられる。

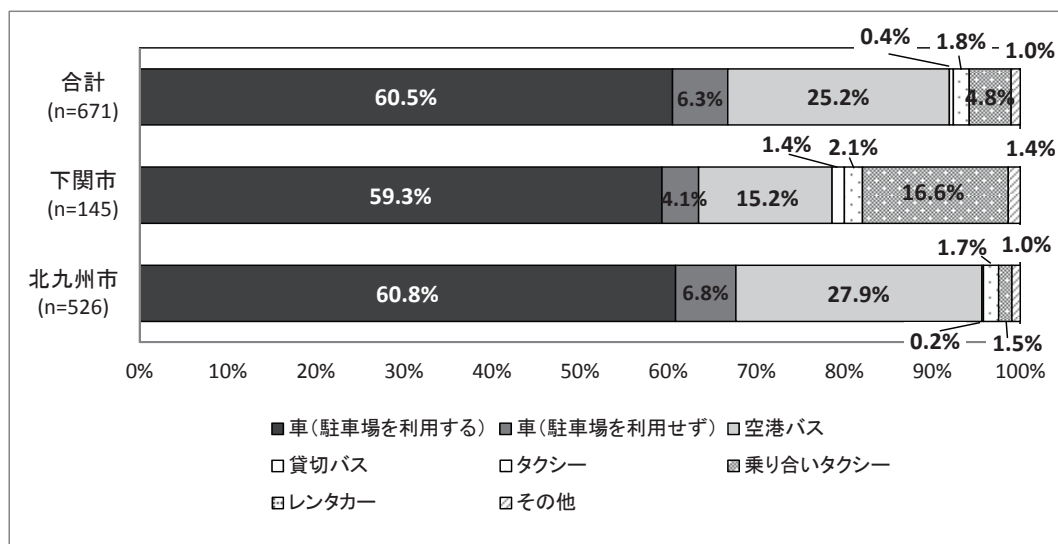


図 3-2 北九州空港を利用する際の交通手段

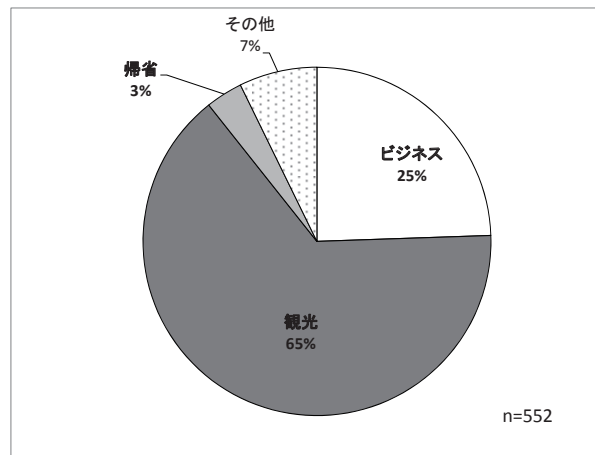


図 3-3 関門地域における北九州空港の利用目的

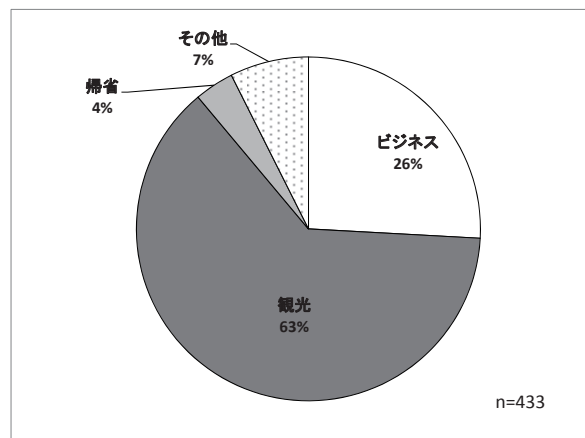


図 3-4 北九州市民の北九州空港の利用目的

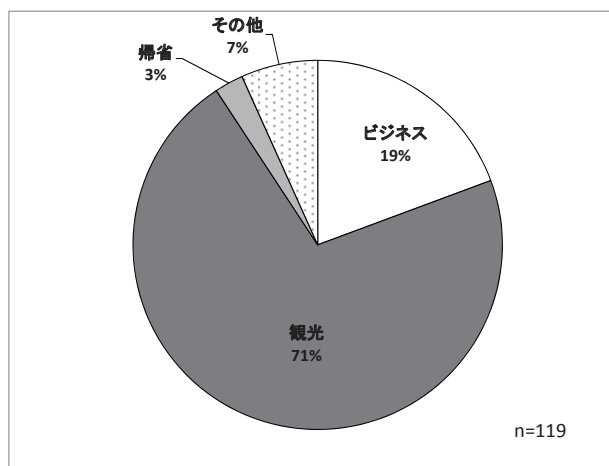


図 3-5 下関市民の北九州空港の利用目的

図 3-3 は関門地域における北九州空港の各利用目的の割合、図 3-4 は北九州市民の北九州空港の各利用目的の割合、図 3-5 は下関市民の北九州空港の各利用目的の割合について示している。北九州市民と下関市民の空港利用者の約 6 割が観光目的であることがわかる。特に、下関市民の観光目的の割合は 7 割を超えており、その割合は北九州市民よりも大きい。一方で、北九州市民のビジネス目的の割合は 26%であるが、下関市民のビジネス目的の割合は 19%にとどまる。

図 3-6 は関門地域における北九州空港の各利用満足度の割合、図 3-7 は北九州市民の北九州空港の各利用満足度の割合、図 3-8 は下関市民の北九州空港の各利用満足度の割合について示している。北九州市民と下関市民の空港利用者のうち 13%が「大いに満足」、54%が「満足」と回答している。つまり、北九州市民と下関市民の空港利用者の 6 割以上が北九州空港に満足しているといえよう。

ただし、北九州市民と下関市民では北九州空港の利用の満足度で違いがみられる。図 3-7 では、北九州市民の北九州空港利用者のうち 69%（「大いに満足」：14%、「満足」：55%）が満足している。図 3-8 では、下関市民が北九州空港に満足している割合は 56%（「大いに満足」：6%、「満足」：50%）にとどまり、北九州市民よりも 13 ポイントも低い。その反面、「満足とも不満ともいえない」「不満」「大いに不満」との回答は北九州市民よりも下関市民で多い。「満足とも不満ともいえない」との回答割合は下関市民の空港利用者で 35%、北九州市民の空港利用者で 27%であった。また、北九州空港に不満のある利用者の割合は北九州市で 4%（「大いに不満」：1%、「不満」：3%）だったが、下関市では 9%（「大いに不満」：2%、「不満」：7%）に上る。

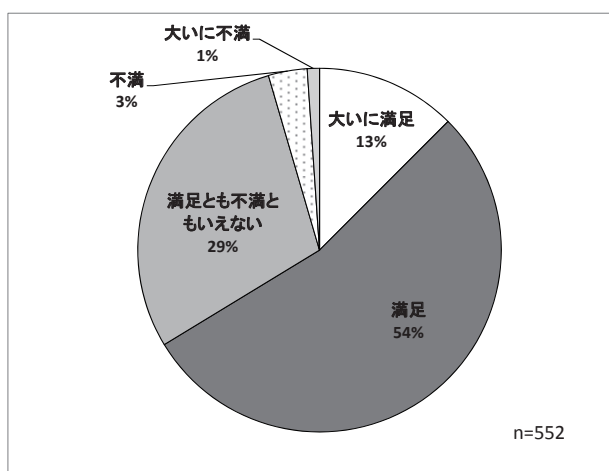


図 3-6 関門地域における北九州空港の利用満足度

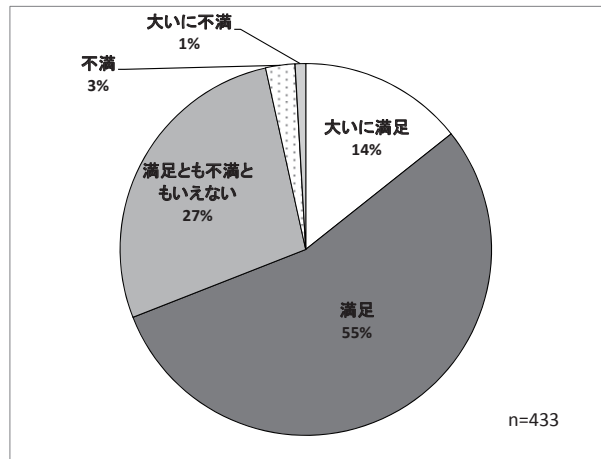


図 3-7 北九州市民の北九州空港の利用満足度

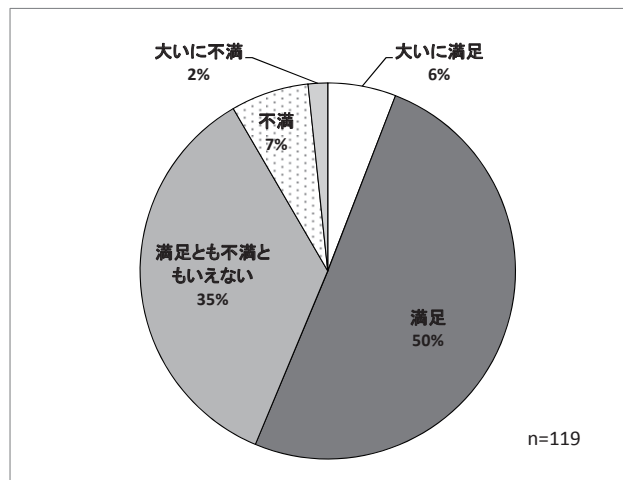


図 3-8 下関市民の北九州空港の利用満足度

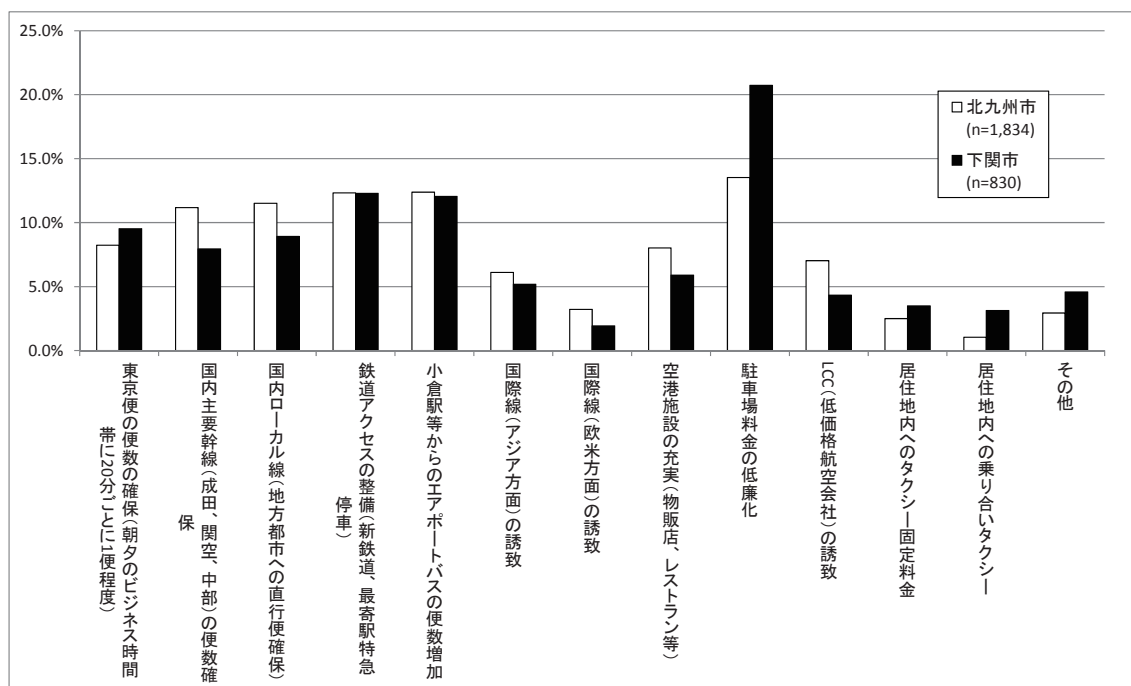
図 3-9 は北九州空港における改善希望の各項目の割合を北九州市民と下関市民に分けてまとめたものである。「駐車場料金の低廉化」が両市民からの改善希望において最多であることがわかる。特に、下関市民のほうが北九州市民よりも「駐車場料金の低廉化」を求めている。「駐車場料金の低廉化」の回答割合は北九州市民で約 13.5%であるのに対して、下関市民で約 21%であった。この背景には、山口宇部空港の駐車場料金が無料であることが影響していると考えられる。なお、「駐車場料金の低廉化」以外の項目では両市民の改善希望に明確な差異は見られない。

さらに図 3-10 は、北九州空港における改善希望の各項目の割合を非利用者と利用者に分けて表したものである。利用者・非利用者ともに「駐車場料金の低廉化」が空港の改善希望の最多であることがわかる。吉田 (2004) のアンケート調査でも、「駐車場料金の低廉化」が新空港への要望で最も多かった。北九州空港は開港前の要望をいまだ十分に改善できていないといえよう。

利用者では「駐車場料金の低廉化」に次いで、「鉄道アクセスの整備（新鉄道、最寄駅特急停車）」「国内ローカル線（地方都市への直行便確保）」「国内主要幹線（成田、関空、中部）の便数確保」「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）」「小倉駅等からのエアポートバスの便数増加」の回答が1割近くあり、これらの回答割合は拮抗している。非利用者では「駐車場料金の低廉化」に次いで、「小倉駅等からのエアポートバスの便数増加」の回答が14.4%、「鉄道アクセスの整備（新鉄道、最寄駅特急停車）」の回答が12.9%である。非利用者は空港アクセスの改善を求めている。

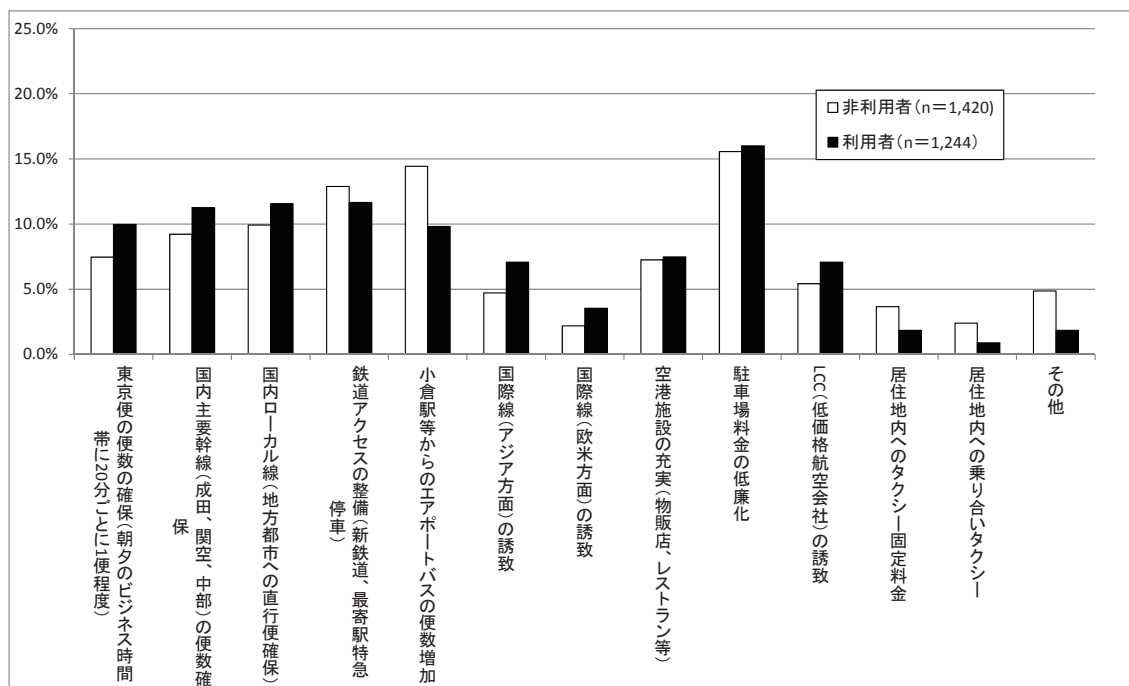
ただし、利用者の「小倉駅等からのエアポートバスの便数増加」の回答割合は9.8%であり、非利用者の回答割合よりも4.6ポイント少ない。また、利用者の「鉄道アクセスの整備（新鉄道、最寄駅特急停車）」の回答は11.7%であり、非利用者の回答割合よりも1.2ポイント少ない。つまり、利用者は非利用者よりも空港への交通手段（鉄道・バス）の改善を希望していないことになる。実際、北九州空港から小倉間のエアポートバスは往復ともに1日38便が運行しているため、空港利用者は非利用者のイメージほど空港までのアクセスに不便さを感じていないと思われる。

その一方で、空港利用者の改善希望では、「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）」「国内ローカル線（地方都市への直行便確保）」「国内主要幹線（成田、関空、中部）の便数確保」「国際線（アジア方面）の誘致」「LCC（低価格航空会社）の誘致」の回答が非利用者よりも軒並み多いことがわかる。現在の北九州空港利用者の満足度を高めるには、東京便の増便もしくは路線拡大が不可欠といえる。



注：複数回答可として調査を実施したため、回答数よりも多い合計値になっている。

図 3-9 北九州市民と下関市民における北九州空港への改善希望の項目



注：複数回答可として調査を実施したため、回答数よりも多い合計値になっている。

図 3-10 非利用者と利用者における北九州空港への改善希望の項目

② 北九州空港以外の利用状況

表 3-5 は、北九州市民と下関市民による関門地域における周辺空港の利用状況を整理したものである。北九州空港以外の回答は、「あなたは現在の北九州空港開港後、各空港(福岡、山口宇部、大分)発着の飛行機を1年につき平均何回くらい利用されますか。※片道1回、往復2回とお考えください。」という質問に対するものである。

表 3-4 と同様、北九州・下関市民による関門地域における北九州空港の利用割合は 43.1% である。その一方で、表 3-5 から明らかなように、関門地域における福岡空港の利用割合は 46.1% に上り、北九州空港よりも利用割合が大きいことがわかる。各市の福岡空港の利用割合は北九州市民のうち 50.1%、下関市民のうち 37.6% であった。北九州市民による北九州空港と福岡空港の利用割合はほぼ 5 割で同率であるが、下関市民による福岡空港利用割合は北九州空港よりも 8.7 ポイント大きいことがわかる。つまり、関門地域における福岡空港の利用割合が北九州空港よりも大きい理由は、下関市民による福岡空港利用割合が大きいことに起因している。

図 3-11 は、関門地域における福岡空港の利用状況を表している。下関市では、「本庁所管」地域(下関駅周辺、唐戸、東駅など)、彦島地域、山陰地域(川中、安岡、吉見、勝山、内日支所の範囲)の利用割合(1~4回+5~9回以上)が4割近くであることがうかがえる。北九州市では、八幡西区と小倉北区の利用割合が5割を超えて、八幡東区の利用割合は6割を超えている。

表 3-5 北九州市民と下関市民による関門地域における周辺空港の利用状況

	関門地域	北九州市	下関市
北九州空港	43.1%	49.8%	28.9%
福岡空港	46.1%	50.1%	37.6%
山口宇部空港	11.4%	1.6%	32.0%
大分空港	1.2%	0.9%	1.7%

注：数値は各地域の総回答者数に占める割合を示す。

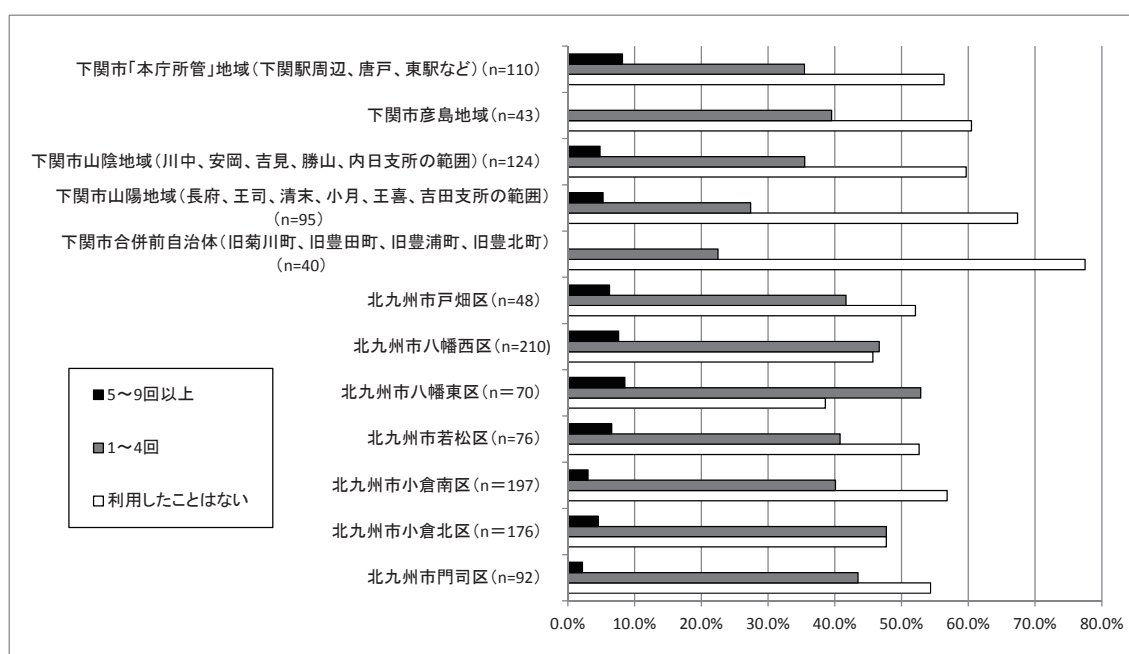


図 3-11 関門地域における福岡空港の利用状況

図 3-12 は、関門地域における福岡空港の利用理由をまとめたものである。下関市の合併前自治体の地域を除けば、どの地域も「発着便が多くて便利だから」が福岡空港利用の最大の理由となっている。また、下関市の全地域や北九州市の戸畑区・八幡西区・八幡東区・小倉北区・門司区では、「空港までのアクセスがよいから」との回答が 2 割にのぼっている。吉田(2004)のアンケート調査でも、福岡空港の利用理由には、「発着便の多さ」と「空港までのアクセスのよさ」という回答が多かった。北九州空港は新空港として開港して 10 年を経ても、これらの理由で周辺住民を利用客として十分に取り込めていない、といえる。

図 3-13 は、現在の北九州空港開港前から北九州市と下関市に居住する市民のみを対象に空港開港前における他空港などの利用状況について整理したものである。北九州空港開港前からの福岡空港利用割合は下関市で 40.7%、北九州市で 76.4%であった。表 3-5 の北九州空港開港後の福岡空港の利用割合（北九州市：50.1%、下関市：37.6%）と図 3-13 の結果を比較すると、北九州市の福岡空港利用割合は 26.3 ポイント、下関市の福岡空港利用割合は 3.1 ポイント新空港開港後に減少したことになる。

なお、図 3-13 では下関市民の山口宇部空港の利用割合が 32.7%であり、表 3-5 における新空港開港後の利用割合（32%）とほぼ同一である。また、図 3-13 では下関市民の新幹線の利用割合が 25.3%、北九州市民の新幹線の利用割合が 16.8%であった。つまり、下関市民は北九州市民よりも現在の北九州空港開港によって、新幹線から飛行機を利用するようになったと考えられる。

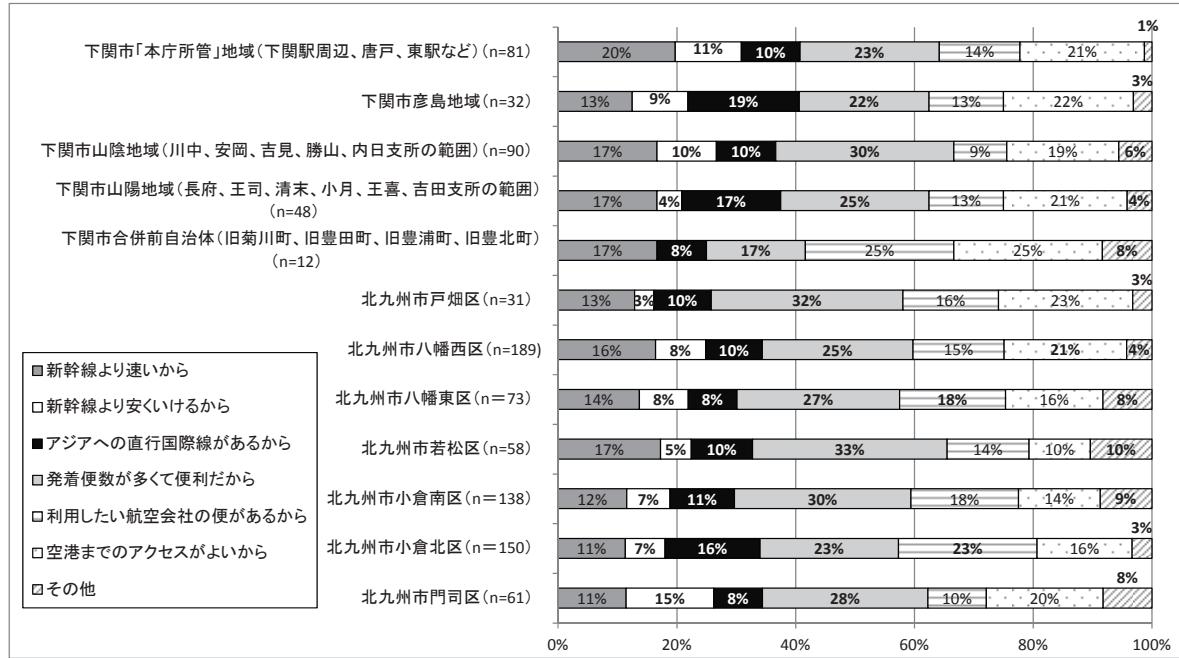


図 3-12 関門地域における福岡空港の利用理由

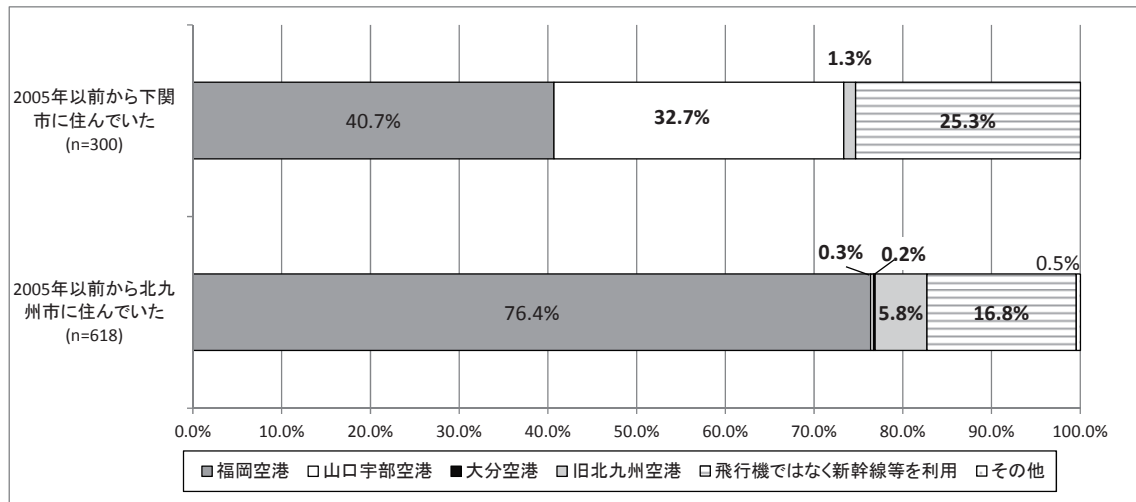


図 3-13 現在の北九州空港開港前における他空港などの利用状況

表 3-5 では、関門地域における山口宇部空港と大分空港の利用状況もわかる。北九州・下

関市民のうち 11.4%が山口宇部空港を利用しており、下関市民の 32%が同空港を利用していることがわかる。下関市民の北九州空港の利用割合（28.9%）は、同市民の山口宇部空港の利用割合とほぼ同等といえる。その一方で、山口宇部空港の北九州市民の利用割合は 1.6%にとどまる。関門地域における大分空港の利用割合は 1.2%であった。北九州・下関市民は大分空港をほとんど使用していない、といえる。

③ 北九州空港の国際線に関する意識

現在、北九州空港には国際線の定期路線がない。そこで図 3-14 と図 3-15 は、北九州と下関両市民が国際線で実現してほしい優先順位第 1 位と第 2 位の割合をまとめている。

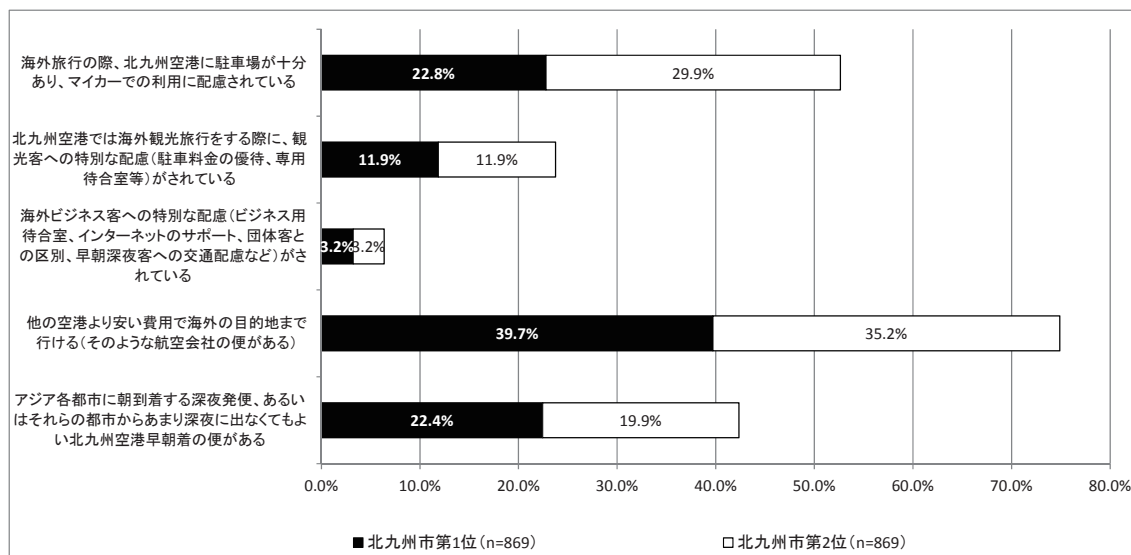


図 3-14 北九州市における国際線で実現してほしい優先順位第 1 位と第 2 位の割合

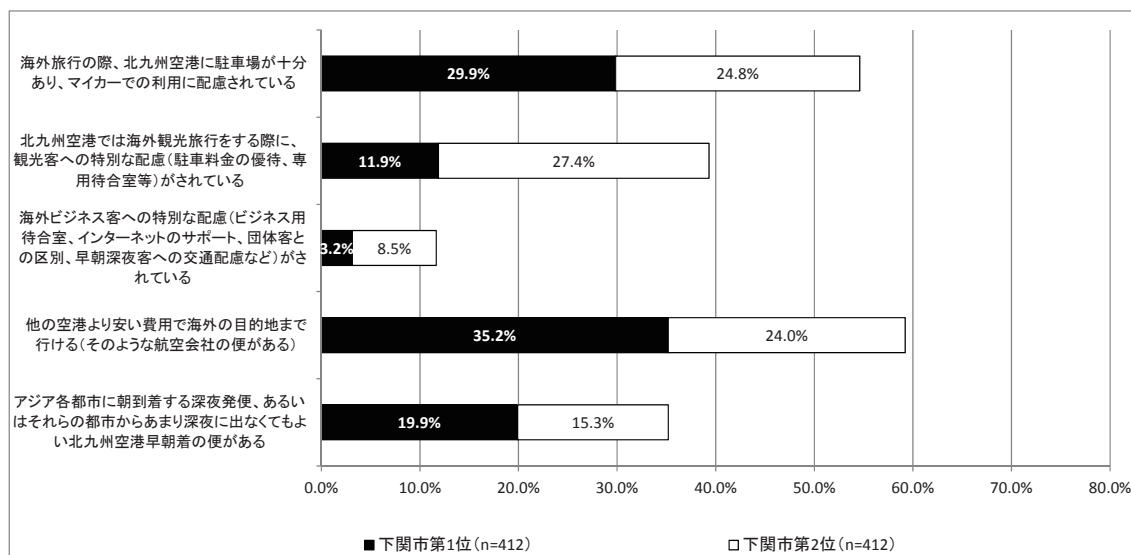


図 3-15 下関市における国際線で実現してほしい優先順位第 1 位と第 2 位の割合

図 3-14 と図 3-15 から、北九州・下関両市民が北九州空港の国際線で最も実現してほしい

い点は「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）」ということがわかる。北九州市では同回答の第1位の割合が39.7%、第2位でも35.2%であり、その合計が7割を超えている。下関市でも同回答の第1位と第2位の合計が6割近くに達している。吉田(2004)でも新空港開港前の国際線に対する希望を調査しており、「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）」ことが回答として最も多かった。空港周辺住民のニーズは新空港開港前後において変化しておらず、空港はこれらのニーズを満たす必要がある。

次いで、「海外旅行の際、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」ことが国際線の実現で重要視されていることがわかる。北九州市では同回答の第1位の割合が22.8%、第2位で29.9%であり、その合計が5割を超えている。また、下関市民は「海外旅行の際、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」点を北九州市民よりも重視していることがうかがえる。下関市の同回答の第1位の割合が29.9%、第2位で24.8%であった。下関市における同回答の第1位の回答割合は、北九州市よりも7ポイント大きい。

さらに、下関市では「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」の回答割合が第1位と第2位の合計で約4割であるが、北九州市の同回答は第1位と第2位の合計で2割を超える程度である。これらの北九州市民と下関市民の希望項目の違いには、図3-9で指摘したように、山口宇部空港の駐車場無料化が影響していると思われる。

④ 今後の取り組みに対する意識

前節でみたように、北九州市「北九州空港将来ビジョン」では北部九州の活発な交流を支える空港を目指している。そこで図3-16は、「下関市民による北九州空港の利用も推進した方がいいと思いますか」という質問を北九州市民・下関市民に対して行った結果をまとめたものである。

北九州市民・下関市民の59%が「下関市民による北九州空港の利用を推進すべき」と回答している。その一方で、「下関市民による北九州空港の利用を推進すべきでない」との回答は8%（101人）存在する。また、「下関市民による北九州空港の利用推進を検討したことがない」という北九州市民・下関市民が33%ほど存在することに留意が必要である。下関市民による利用推進に反対の回答を含めると、北九州市民・下関市民の4割超が下関市民による北九州空港の利用に消極的であることがわかる。

ただし、北九州市・下関市の各地区ではこれらの結果に差異があることがわかる。表3-6は図3-16を北九州市・下関市の各地区で整理し直したものである。北九州市の門司区では、「下関市民による北九州空港の利用を推進すべき」という回答割合が63%であるが、小倉北区では51.7%であり、両区では10ポイントの差がある。さらに小倉北区では、「下関市民による北九州空港の利用を検討したことがない」という回答割合は38.1%に達する。

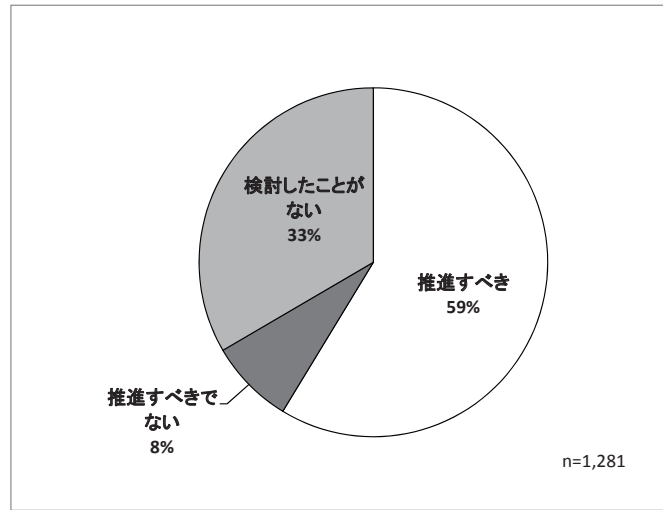


図 3-16 下関市民による北九州空港の利用推進の賛否

表 3-6 各地区における下関市民による北九州空港の利用推進の賛否

居住地	回答数	下関市民の利用推進			
		推進すべき	推進すべきでない	検討したことがない	
北九州市	門司区	92 (100.0%)	58 (63.0%)	5 (5.4%)	29 (31.5%)
	小倉北区	176 (100.0%)	91 (51.7%)	18 (10.2%)	67 (38.1%)
	小倉南区	197 (100.0%)	114 (57.9%)	18 (9.1%)	65 (33.0%)
	若松区	76 (100.0%)	42 (55.3%)	6 (7.9%)	28 (36.8%)
	八幡東区	70 (100.0%)	41 (58.6%)	4 (5.7%)	25 (35.7%)
	八幡西区	210 (100.0%)	127 (60.5%)	14 (6.7%)	69 (32.9%)
	戸畑区	48 (100.0%)	28 (58.3%)	5 (10.4%)	15 (31.3%)
	小計	869 (100.0%)	501 (57.7%)	70 (8.1%)	298 (34.3%)
下関市	合併前自治体 (旧菊川町、旧豊田町、旧豊浦町、旧豊北町)	40 (100.0%)	22 (55.0%)	2 (5.0%)	16 (40.0%)
	山陽地域 (長府、王司、清末、小月、王喜、吉田支所の範囲)	95 (100.0%)	51 (53.7%)	9 (9.5%)	35 (36.8%)
	山陰地域 (川中、安岡、吉見、勝山、内日支所の範囲)	124 (100.0%)	77 (62.1%)	9 (7.3%)	38 (30.6%)
	彦島地域	43 (100.0%)	31 (72.1%)	2 (4.7%)	10 (23.3%)
	「本庁所管」地域 (下関駅周辺、唐戸、東駅など)	110 (100.0%)	70 (63.6%)	9 (8.2%)	31 (28.2%)
	小計	412 (100.0%)	251 (60.9%)	31 (7.5%)	130 (31.6%)
	合計	1,281 (100.0%)	752 (58.7%)	101 (7.9%)	428 (33.4%)

注：下段の括弧内の数値は各地区の総回答者数に占める割合を示す。

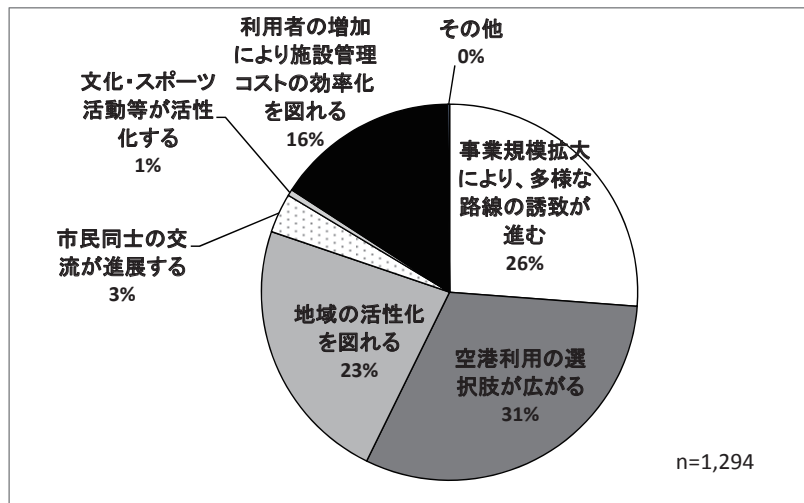
その一方で、下関市の彦島地域では「下関市民による北九州空港の利用を推進すべき」という回答割合が 72.1%に上る。また、「本庁所管」地域でも「下関市民による北九州空港の利用を推進すべき」という回答割合が 63.6%であった。両地区の回答割合は北九州・下関両市のなかで最大である。その反面、「下関市民による北九州空港の利用を検討したことがない」との回答割合は下関市の彦島地域で 23.3%、「本庁所管」地域で 28.2%となり、両地区の回答割合は北九州・下関両市のなかで最小であった。ただ、下関市の合併前自治体では、「下関市民による北九州空港の利用を推進すべき」という回答割合が 55%にとどまり、「下関市民による北九州空港の利用を検討したことがない」との回答割合は 40%になった。

つまり、両市の近接性がある地域ほど下関市民による北九州空港の利用推進の意識が高い、といえる。特に、下関市民は北九州市民よりも北九州空港の利用推進に積極的であることがうかがえる。実際、表 3-6 では「下関市民による北九州空港の利用を推進すべき」という回答割合が北九州市で 57.7%であるが、下関市では 60.9%であった。

さらに図 3-17 は、下関市民による北九州空港の利用を推進すべき理由の回答をまとめたものである。下関市民による北九州空港の利用を推進すべき理由では、「空港利用の選択肢が広がる」との回答割合が 31%で最大であった。表 3-7 では下関市民による北九州空港の利用推進の理由を各地区で整理している。表 3-7 を見ると、下関市民のうち 42.3%が「空港利用の選択肢が広がる」と回答している。

その一方で、北九州市では「空港利用の選択肢が広がる」の回答割合は門司区で 29%であるものの、市全体では 25.7%にとどまる。北九州市では「事業規模拡大により、多様な路線の誘致が進む」との回答割合が 28.5%で最大である。表 3-6 で見たように、北九州市民と下関市民のそれぞれ 6 割ほどが下関市民による北九州空港の利用推進に賛成しているが、その主な理由では北九州市と下関市で異なっていることが表 3-7 からわかる。ただし、北九州・下関両市とも下関市民による北九州空港の利用推進の理由として、「地域の活性化を図れる」との回答割合が 2 割近くある点で共通している。下関市民が北九州空港を利用することで、空港の利便性などの改善だけでなく、関門地域の活性化にも期待を寄せていると思われる。

図 3-18 は、下関市民による北九州空港の利用を推進すべきでない理由を表している。「下関市民は山口宇部空港を利用すべきと思うため」の回答割合が 37%で最大である。表 3-8 では下関市民による北九州空港の利用を推進すべきでない理由を各市で整理している。表 3-8 を見ると、同回答の割合は北九州市で 30.6%、下関市で 52.6%であり、北九州市民よりも下関市民のほうが多いことがわかる。次いで、「空港が混雑するため」の回答割合が両市で 31%であった。北九州市の同回答の割合は 35.3%となり、最大であった。また、下関市の同回答の割合は 21.1%であった。



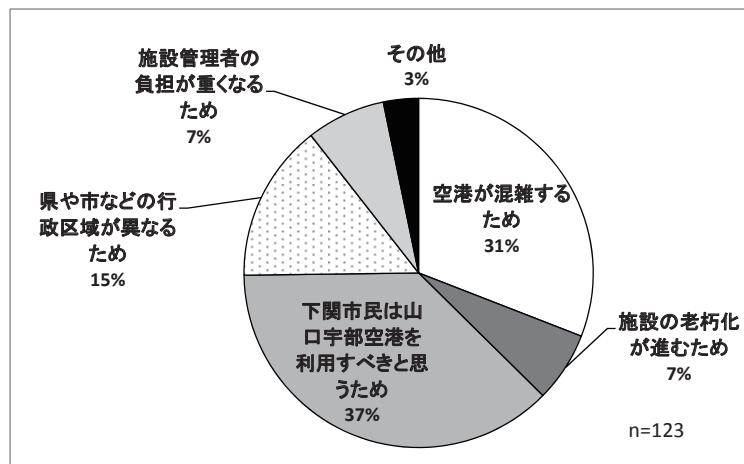
注：複数回答可として調査を実施したため、回答数よりも多い合計値になっている。

図 3-17 下関市民による北九州空港の利用を推進すべき理由

表 3-7 各地区における下関市民による北九州空港の利用推進の理由

居住地	回答数	下関市民による利用推進の理由							
		事業規模拡大により、多様な路線の誘致が進む	空港利用の選択肢が広がる	地域の活性化を図れる	市民同士の交流が進展する	文化・スポーツ活動等が活性化化する	利用者の増加により施設管理コストの効率化を図れる	その他	
北九州市	門司区	100 (100.0%)	27 (27.0%)	29 (29.0%)	24 (24.0%)	4 (4.0%)	3 (3.0%)	13 (13.0%)	0 (0.0%)
	小倉北区	160 (100.0%)	46 (28.8%)	44 (27.5%)	37 (23.1%)	5 (3.1%)	0 (0.0%)	28 (17.5%)	0 (0.0%)
	小倉南区	193 (100.0%)	58 (30.1%)	51 (26.4%)	45 (23.3%)	7 (3.6%)	0 (0.0%)	32 (16.6%)	0 (0.0%)
	若松区	75 (100.0%)	19 (25.3%)	18 (24.0%)	23 (30.7%)	3 (4.0%)	1 (1.3%)	11 (14.7%)	0 (0.0%)
	八幡東区	73 (100.0%)	25 (34.2%)	16 (21.9%)	19 (26.0%)	2 (2.7%)	0 (0.0%)	11 (15.1%)	0 (0.0%)
	八幡西区	225 (100.0%)	60 (26.7%)	58 (25.8%)	56 (24.9%)	3 (1.3%)	2 (0.9%)	46 (20.4%)	0 (0.0%)
	戸畑区	50 (100.0%)	15 (30.0%)	9 (18.0%)	13 (26.0%)	1 (2.0%)	1 (2.0%)	11 (22.0%)	0 (0.0%)
	小計	876 (100.0%)	250 (28.5%)	225 (25.7%)	217 (24.8%)	25 (2.9%)	7 (0.8%)	152 (17.4%)	0 (0.0%)
下関市	合併前自治体 (旧菊川町、旧豊田町、旧豊浦町、旧豊北町)	36 (100.0%)	5 (13.9%)	18 (50.0%)	6 (16.7%)	2 (5.6%)	0 (0.0%)	5 (13.9%)	0 (0.0%)
	山陽地域 (長府、王司、清末、小月、王喜、吉田支所の範囲)	83 (100.0%)	23 (27.7%)	33 (39.8%)	12 (14.5%)	3 (3.6%)	0 (0.0%)	12 (14.5%)	0 (0.0%)
	山陰地域 (川中、安岡、吉見、勝山、内日支所の範囲)	123 (100.0%)	29 (23.6%)	60 (48.8%)	20 (16.3%)	3 (2.4%)	0 (0.0%)	10 (8.1%)	1 (0.8%)
	彦島地域	53 (100.0%)	11 (20.8%)	20 (37.7%)	16 (30.2%)	1 (1.9%)	0 (0.0%)	5 (9.4%)	0 (0.0%)
	「本庁所管」地域 (下関駅周辺、唐戸、東駅など)	123 (100.0%)	21 (17.1%)	46 (37.4%)	26 (21.1%)	10 (8.1%)	0 (0.0%)	19 (15.4%)	1 (0.8%)
	小計	418 (100.0%)	89 (21.3%)	177 (42.3%)	80 (19.1%)	19 (4.5%)	0 (0.0%)	51 (12.2%)	2 (0.5%)
合計	1,294 (100.0%)	339 (26.2%)	402 (31.1%)	297 (23.0%)	44 (3.4%)	7 (0.5%)	203 (15.7%)	2 (0.2%)	

注：下段の括弧内の数値は各地区の総回答者数に占める割合を示す。



注：複数回答可として調査を実施したため、回答数よりも多い合計値になっている。

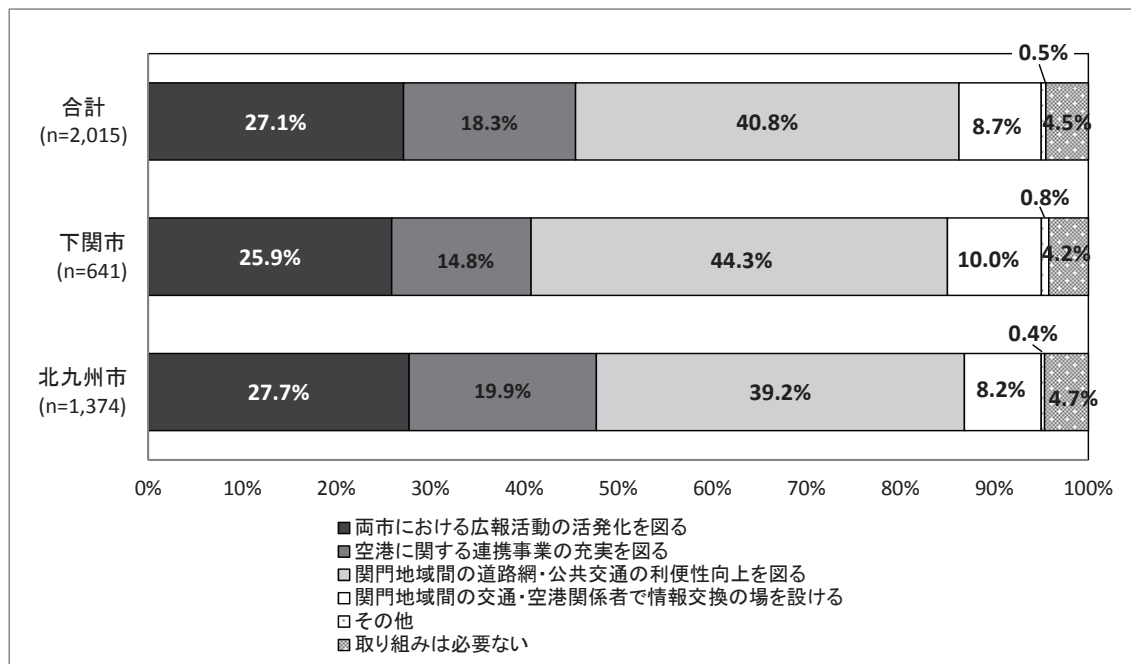
図 3-18 下関市民による北九州空港の利用を推進すべきでない理由

表 3-8 各市における下関市民による北九州空港を推進すべきでない理由

居住地	回答数	下関市民による利用を推進すべきでない理由					
		空港が混雑するため	施設の老朽化が進むため	下関市民は山口宇部空港を利用すべきと思うため	県や市などの行政区画が異なるため	施設管理者の負担が重くなるため	その他
北九州市	85 (100.0%)	30 (35.3%)	6 (7.1%)	26 (30.6%)	12 (14.1%)	8 (9.4%)	3 (3.5%)
下関市	38 (100.0%)	8 (21.1%)	2 (5.3%)	20 (52.6%)	6 (15.8%)	1 (2.6%)	1 (2.6%)
合計	123 (100.0%)	38 (30.9%)	8 (6.5%)	46 (37.4%)	18 (14.6%)	9 (7.3%)	4 (3.3%)

注：下段の括弧内の数値は各地区の総回答者数に占める割合を示す。

図 3-19 は、関門地域における北九州空港の利用を推進する取り組みをまとめている。「関門地域間の道路網・公共交通の利便性向上を図る」の回答割合が両市で最大となり、40.8%であった。同回答は北九州市よりも下関市で多い。北九州市の回答割合は 39.2%であったが、下関市の回答割合は 44.3%であった。宮下(2015)では、関門地域における公共施設の相互利用の推進に必要な取り組みとして、図 3-19 と同じ回答項目で調査したところ、「関門地域間の道路網・公共交通の利便性向上を図る」の回答が下関市民で最多であった。下関市民は、関門地域における空港を含めた公共施設全般の利用において、道路網や公共交通の利便性向上を北九州市民よりも求めている、といえよう。



注：複数回答可として調査を実施したため、回答数よりも多い合計値になっている。

図 3-19 関門地域における北九州空港の利用を推進する取り組み

2016年4月24日、東九州自動車道の椎田南IC～豊前IC間（延長72km）が開通する。そこで、東九州自動車道の開通が北九州空港に与える効果を市民に調査したところ、図3-20のようになった。図3-20を見ると、東九州自動車道開通による北九州空港への効果については、北九州市・下関市の各地住民で差異があることがわかる。まず、門司区以外の地域では、「空港利用者の増加につながる」が最多であった。一方で、門司区では「観光客の増加につながる」が31.5%で最多であった。また、彦島地域でも「観光客の増加につながる」の回答割合が34.9%に上り、回答の多さが顕著である。門司区や彦島地域は他地域と比べると関門地域における観光資源の豊富さが回答に影響していると考えられる。

また、「空港が九州・西中国の物流拠点となる」が戸畑区で25%、八幡東区で31.4%に上り、他地域よりも高い割合であった。また同回答は下関市よりも北九州市で多い傾向にある。各地域の産業や事業所立地の違いが北九州空港における東九州自動車道の開通効果への期待に差異をもたらしている、と思われる。

その一方で、下関市の山陰地域、八幡西区、若松区では、東九州自動車道の開通による北九州空港への効果を期待できない、との回答が2割ほどある。これらの地域は空港や東九州自動車道から地理的に遠いため、この近接性の差異が前述の回答結果に反映されている、といえよう。

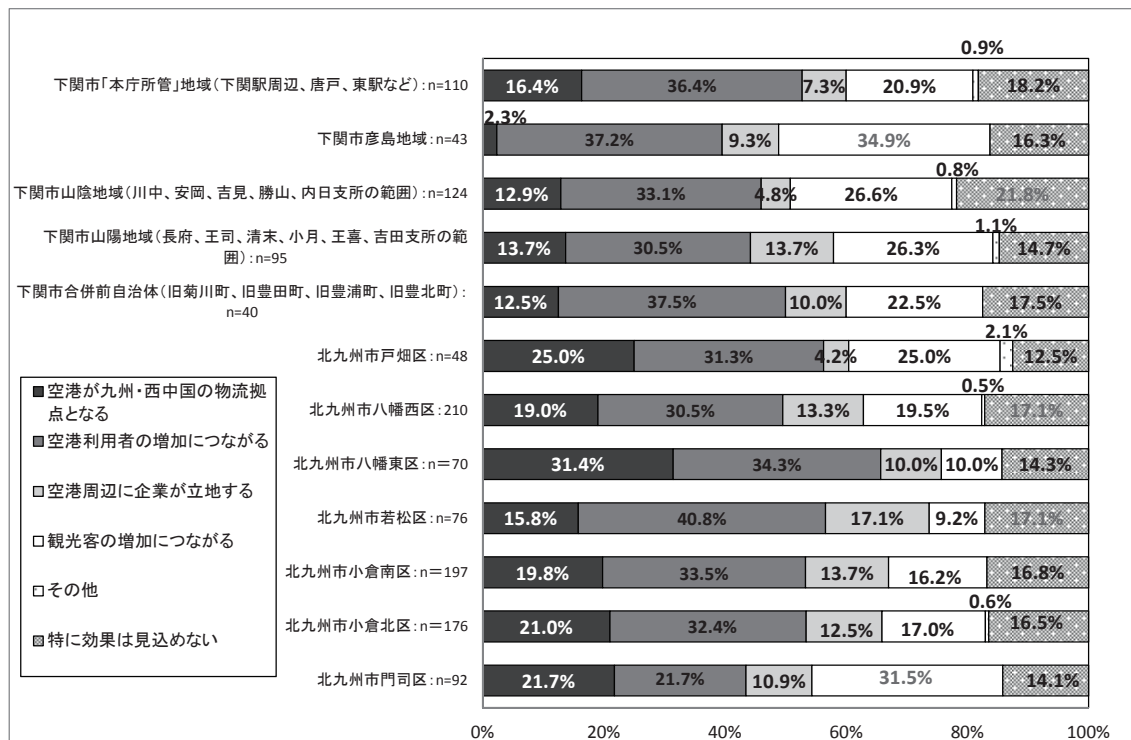


図 3-20 東九州自動車道の開通が北九州空港に与える効果

最後に、「北九州空港の運営が将来的に民営化されるべきか」を調査した。というのも、福岡空港は滑走路の維持管理や着陸料の設定のほか、ターミナルビルなどの空港運営全般について、2019年度に民間へ引き継がれ、同空港のサービス向上や路線誘致の充実等が期待されているからである。調査結果は図 3-21 のとおりである。民営化に賛成である北九州・下関両市民は 36%であった。また、民営化に反対の回答割合が 14%、民営化の賛否について「どちらともいえない」の回答割合は 5割であった。

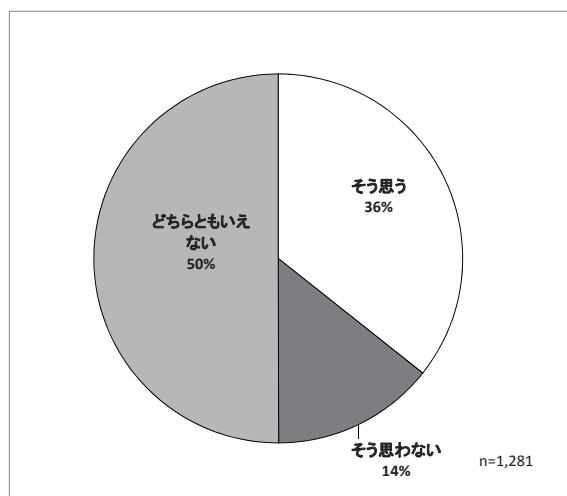


図 3-21 北九州空港の民営化に関する賛否

図 3-22 は、北九州空港の民営化賛成の理由をまとめたものである。「施設管理コストの効率化を図れる」との回答が北九州・下関両市ともに最多であることがわかる。特に、同回答割合が下関市で 39.2%、北九州市で 34.3%であることから、下関市民は北九州市民よりも北九州空港民営化による施設管理コストの効率化を期待していることがわかる。また、「空港施設の充実(物販店、レストランなど)が期待できる」の回答割合は下関市で 22.7%、北九州市で 15.7%であった。下関市民が北九州市民よりも空港施設の充実を民営化で期待していることになる。この理由には、下関市民の 3 割が利用する(表 3-5)にもかかわらず、空港の商品、レストランが下関と十分関連しているとはいえないことが影響していると思われる。なお、北九州市では、「多様な路線の誘致が進む」の回答割合が 29.6%であった。北九州市民は民営化後、空港の物販・レストランの充実よりも多様な路線の誘致を期待している。

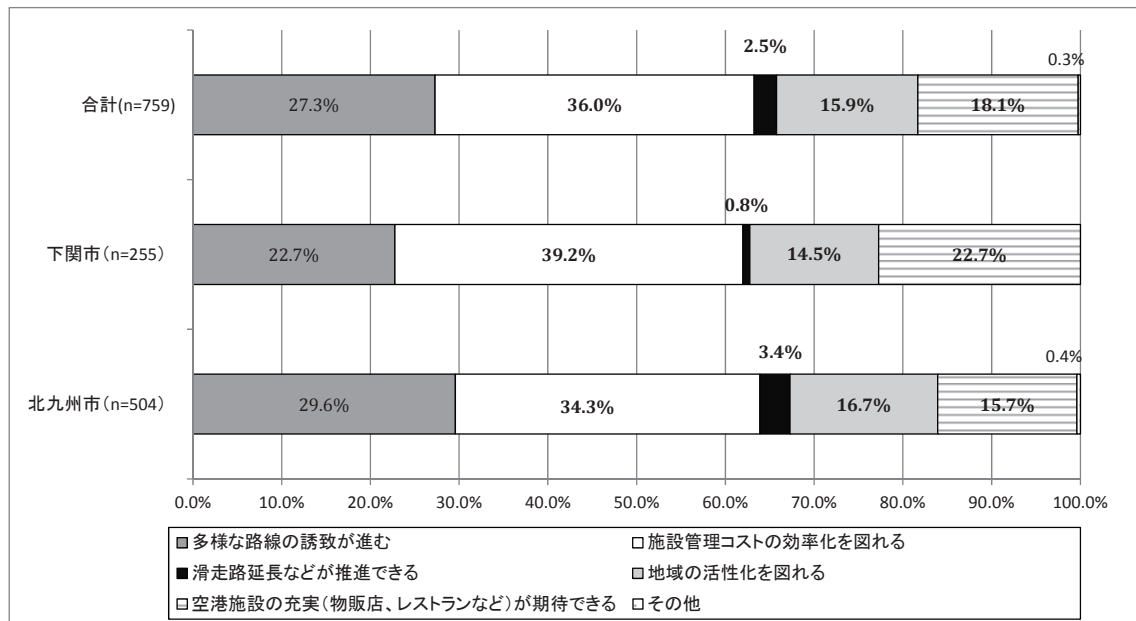


図 3-22 北九州空港の民営化賛成の理由

図 3-23 は、北九州空港の民営化反対の理由をまとめたものである。「空港のサービス水準の低下の恐れがある」の回答が北九州・下関両市で最多である。特に、同回答割合が下関市で 42%、北九州市で 33.2%であった。下関市民は北九州市民よりも空港の民営化によるサービス低下を懸念しているといえよう。また、「空港の安全性を確保できない恐れがある」との回答割合が北九州市・下関市ともに 3 割ほどであった。

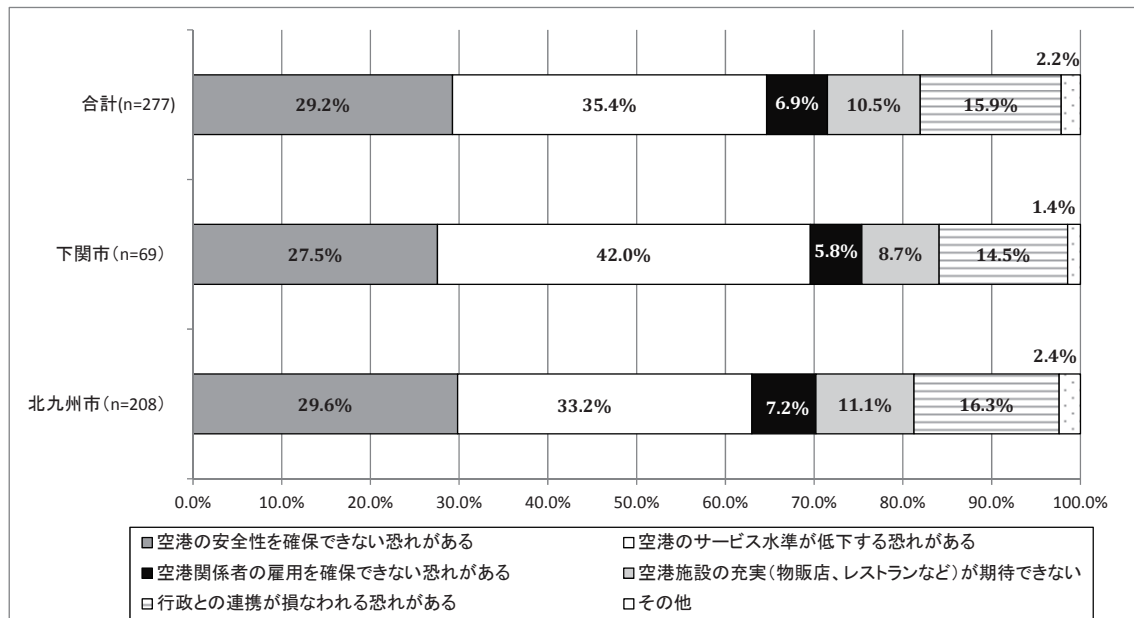


図 3-23 北九州空港の民営化反対の理由

(5) 小括

本節では、関門地域における北九州空港の利用実態を把握するため、北九州・下関両市民へのアンケート調査を行った。その結果、次の点が主に明らかになった。

■北九州空港の利用状況

○北九州市民による北九州空港の利用割合は約 5 割、下関市民による北九州空港の利用割合は約 3 割であった。両市とも北九州空港にアクセスしやすい地域ほど、空港の利用割合は大きかった。

○下関市民の回答では「新幹線など他の交通機関を利用する」、「空港までの時間がかかる」という割合が、北九州市民よりも 4 から 5 ポイントほど高くなっている。下関市から北九州空港へのアクセスを改善できれば、下関市民が他空港や新幹線ではなく北九州空港を利用する可能性が高い。

○旧北九州空港の利用しない理由では「欠航が多い」という回答が最多であったが、本調査では「欠航が多い」の割合は 1%程度であったため、現在の空港は旧空港の課題を大幅に改善しているといえる。

○北九州空港を利用する際の交通手段では北九州と下関両市ともに、「車（駐車場）利用」との回答が約 6 割に上る。また、「空港バス」の回答は北九州市で 27.9%であるが、下関市では 15.2%であった。下関市内から北九州空港までのバスは現在運行していないものの、

空港利用者の1割以上の下関市民は小倉駅等を経由してバスで北九州空港を利用しているといえる。また、下関市民の回答では車に次いで「乗り合いタクシー」が16.6%であった。

○北九州市民と下関市民の約6割が北九州空港を観光目的で利用している。特に、下関市民の観光目的の割合は7割を超えており、その割合は北九州市民よりも大きい。

○北九州市民と下関市民の空港利用者の6割以上が北九州空港に満足している。ただし、北九州市民の北九州空港利用者のうち69%が満足しているが、下関市民が北九州空港に満足している割合は56%にとどまる。

○北九州空港における改善希望では「駐車場料金の低廉化」が両市民からの改善希望において最多であった。北九州空港開港前のアンケート調査でも、「駐車場料金の低廉化」が新空港への要望で最も多かった。北九州空港は開港前の要望をいまだ十分に改善できていない。なお、下関市民のほうが北九州市民よりも「駐車場料金の低廉化」を求めている。この背景には、山口宇部空港の駐車場料金が無料であることが影響していると考えられる。

○空港利用者は非利用者ほど空港への交通手段（鉄道・バス）の改善を希望していない。実際、北九州空港から小倉間のエアポートバスが多数運行しているため、空港利用者は非利用者のイメージほど空港までのアクセスに不便さを感じていないと思われる。

○現在の北九州空港利用者の満足度を高めるには、東京便の増便もしくは路線拡大が不可欠である。実際、空港利用者の改善希望では、「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）」「国内ローカル線（地方都市への直行便確保）」「国内主要幹線（成田、関空、中部）の便数確保」「国際線（アジア方面）の誘致」「LCC（低価格航空会社）の誘致」の回答が非利用者よりも軒並み多かった。

■北九州空港以外の利用状況

○関門地域における福岡空港の利用割合は46.1%に上り、北九州空港よりも利用割合が大きい。北九州市民による北九州空港と福岡空港の利用割合はほぼ5割で同率であるが、下関市民による福岡空港利用割合は北九州空港よりも8.7ポイント大きい。

○下関市の合併前自治体の地域を除けば、どの地域も「発着便が多くて便利だから」を福岡空港利用の最大の理由としている。また、下関市の全地域や北九州市の戸畑区・八幡西区・八幡東区・小倉北区・門司区では、「空港までのアクセスがよいから」との回答が2割にのぼっている。

○現在の北九州空港開港前のアンケート調査でも、福岡空港の利用理由には、「発着便の多

さ」と「空港までのアクセスのよさ」という回答が多かった。北九州空港は新空港として開港して10年を経ても、これらの理由で周辺住民を利用客として十分に取り込めていない。

○現在の北九州空港開港は福岡空港利用割合を北九州市で26.3ポイント、下関市で13.1ポイント減少させた。また、下関市民は北九州市民よりも現在の北九州空港開港によって、新幹線から飛行機を利用するようになったと考えられる。

○下関市民の32%が山口宇部空港を利用している。下関市民の北九州空港の利用割合(28.9%)は、同市民の山口宇部空港の利用割合とほぼ同等といえる。

■北九州空港の国際線に関する意識

○北九州・下関両市民が北九州空港の国際線で最も実現してほしい点は「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)」である。現在の空港開港前の調査でも、「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)」ことが回答として最も多かった。空港周辺住民のニーズは新空港開港前後において変化しておらず、空港はこれらのニーズを満たす必要がある。

■今後の取り組みに関する意識

○北九州市民・下関市民の59%が「下関市民による北九州空港の利用を推進すべき」と回答している。特に、門司区や彦島地域、「本庁所管」地域などの両市の近接性がある地域ほど下関市民による北九州空港の利用推進の意識が高い、といえる。

○下関市民による北九州空港の利用を推進すべき理由では、「空港利用の選択肢が広がる」との回答割合が31%で最大であった。その一方で、北九州市では「事業規模拡大により、多様な路線の誘致が進む」との回答割合が28.5%で最大である。また、北九州・下関両市とも下関市民による北九州空港の利用推進を通じて、空港の利便性などの改善だけでなく、関門地域の活性化にも期待を寄せている。

○下関市民による北九州空港の利用を推進すべきでない理由では「下関市民は山口宇部空港を利用すべきと思うため」の回答割合が37%で最大である。同回答は、北九州市民よりも下関市民のほうが多い。

○関門地域における北九州空港の利用を推進する取り組みでは「関門地域間の道路網・公共交通の利便性向上を図る」の回答割合が両市で最大であった。同回答は北九州市よりも下関市で多い。関門地域における公共施設の相互利用の推進で必要な取り組みでも、「関門地域間の道路網・公共交通の利便性向上を図る」の回答が下関市民で最多であった。下関市民は、関門地域における空港を含めた公共施設全般の利用において、道路網や公共交通

の利便性向上を北九州市民よりも求めている。

○東九州自動車道の開通が北九州空港に与える効果を調査したところ、門司区以外の地域では、「空港利用者の増加につながる」という回答が最多であった。一方で、門司区や彦島地域では「観光客の増加につながる」の回答の多さが顕著であった。門司区や彦島地域は他地域と比べると関門地域における観光資源の豊富さが回答に影響していると考えられる。

○北九州空港の民営化に賛成である北九州・下関両市民は 36%であった。また、民営化に反対の回答割合が 14%、民営化の賛否について「どちらともいえない」の回答割合は 5 割であった。

○北九州空港の民営化賛成の理由では「施設管理コストの効率化を図れる」との回答が北九州・下関両市ともに最多であり、下関市民は北九州市民よりも北九州空港民営化による施設管理コストの効率化を期待していた。

○下関市民は北九州市民よりも物販店、レストランなどの充実を民営化で期待している。この理由には、下関市民の 3 割が利用するにもかかわらず、空港の商品、レストランが下関と十分関連しているとはいえないことが影響していると思われる。

4. おわりに

本稿では、これまで十分に明らかにされていなかった関門地域における北九州空港の運営および利用実態を調査研究した。北九州空港の運営実態の把握については、北九州市港湾空港局空港企画部から入手したデータを活用した。また、北九州・下関両市民に対するアンケート調査から、空港の利用実態と課題を明らかにした。本稿で得られた主な知見は次のとおりである。

①国内線の乗降客旅客数では 2014 年に 123 万人にのぼり、新空港開港後の最多となっている。当初の需要予測では羽田路線の乗降客数が 137 万人と想定されており、実際の乗降客数はそれを 14 万人ほど下回っている。

②「北九州空港将来ビジョン」の将来像や具体的施策は新空港開港前にすでに検討されていた点もある。具体的には、国内国際路線（貨物）との 24 時間ネットワーク、3,000m 級滑走路の必要性、早朝深夜の東京便、東京便の充足、アクセスの充実などである。

③北九州空港を中心とした 1 時間圏は下関市の彦島、「本庁所管」、山陽・山陰地域まで広がっている。1 時間圏域の人口総数は約 201 万人であった。ただ、福岡市中心部や大分県中津市には至っていない。東九州自動車道の全線開通により、これらの圏域拡大が期待できる。

④北九州市民による北九州空港の利用割合は約 5 割、下関市民による北九州空港の利用割合は約 3 割であった。両市とも北九州空港にアクセスしやすい地域ほど、空港の利用割合は大きかった。下関市から北九州空港へのアクセスを改善できれば、下関市民が他空港や新幹線ではなく北九州空港を利用する可能性が高い。

⑤北九州市民の北九州空港利用者の 69%が満足しているが、下関市民が北九州空港に満足している割合は 56%にとどまる。

⑥北九州空港における改善希望では「駐車場料金の低廉化」が両市民からの改善希望において最多であった。特に、下関市民のほうが北九州市民よりも「駐車場料金の低廉化」を求めている。この背景には、山口宇部空港の駐車場料金が無料であることが影響していると考えられる。

⑦関門地域における福岡空港の利用割合は 46.1%に上り、北九州空港よりも利用割合が大きい。北九州市民による北九州空港と福岡空港の利用割合はほぼ 5 割で同率であるが、下関市民による福岡空港利用割合は北九州空港よりも 8.7 ポイント大きく、37.6%であった。

⑧新北九州空港開港前のアンケート調査でも、福岡空港の利用理由には、「発着便の多さ」と「空港までのアクセスのよさ」という回答が多かった。北九州空港は新空港として開港して10年を経ても、これらの理由で周辺住民を利用客として十分に取り込めていない。

⑨北九州・下関両市民が北九州空港の国際線で最も実現してほしい点は「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）」である。空港周辺住民のニーズは新空港開港前後において変化しておらず、空港はこれらのニーズを満たす必要がある。

⑩下関市民による北九州空港の利用を推進すべき理由では、「空港利用の選択肢が広がる」との回答割合が31%で最大であった。その一方で、北九州市では「事業規模拡大により、多様な路線の誘致が進む」との回答割合が28.5%で最大である。また、北九州・下関両市とも下関市民による北九州空港の利用推進を通じて、空港の利便性などの改善だけでなく、関門地域の活性化にも期待を寄せている。

⑫下関市民による北九州空港の利用を推進すべきでない理由では「下関市民は山口宇部空港を利用すべきと思うため」の回答割合が37%で最大である。同回答は、北九州市民よりも下関市民のほうが多い。

⑬関門地域における北九州空港の利用を推進する取り組みでは「関門地域間の道路網・公共交通の利便性向上を図る」の回答割合が両市で最大であった。同回答は北九州市よりも下関市が多い。

⑭北九州空港の民営化に賛成である北九州・下関両市民は36%であった。また、民営化に反対の回答割合が14%、民営化の賛否について「どちらともいえない」の回答割合は5割であった。

⑮下関市民は北九州市民よりも物販店、レストランなどの充実を民営化で期待している。

これらの知見を踏まえて、北九州空港における関門地域での利用促進に向けた方策を整理する。①、②の分析結果から、既存路線の乗降客数の大幅増加を今後見込むことは難しいといえる。③の結果も踏まえて、北九州空港の1時間圏域人口は約201万人と想定し、東九州自動車道の全線開通を活かしてアクセスの充実を図り、1時間圏域の拡大を図る必要がある。

実際、④~⑧の分析結果を踏まえると、北九州空港の駐車場料金の低廉化やバス等のアクセスを改善することで、下関市民が他空港や新幹線ではなく北九州空港を利用するようになり、同市民の満足度も向上すると思われる。北九州空港の駐車場料金は国管理空港で最

安水準であるものの、山口宇部空港が駐車場無料であるため、北九州空港の比較優位性が損なわれている点に留意すべきである。また⑨にあるように、「他の空港より安い費用で海外の目的地まで行ける」という住民ニーズに応えるため、国際線利用などによる駐車場の長期利用への配慮も検討すべきかもしれない。

さらに⑩~⑬の結果から、関門地域における北九州空港の利用促進では、両市民が地域活性化という共通目標を有しているため、北九州空港利用促進協議会に下関市関係者も加えていく必要がある。このことは、下関市民が北九州空港を利用しやすい環境を整え、「関門地域間の道路網・公共交通の利便性向上」も推進する可能性がある。

北九州空港に関する今後の取り組みについては、⑭、⑮の結果を踏まえると、空港運営全体を民間会社に委ねて、物販・レストランなどの充実を図る必要がある。特に、下関市民の3割が利用することから、下関と関連性のある商品（お土産）やレストランのメニューも検討すべきであろう。民間会社が空港施設を将来的に一体運営すれば、駐車場料金の低廉化も柔軟に行うことが可能になるとと思われる。

最後に本稿の課題を整理する。まず、本稿では北九州市民および下関市民を対象に北九州空港の利用状況を調査したため、それ以外の利用者ニーズを把握できていない。また、北九州空港の旅客状況を検討したが、同空港の物流拠点化に向けた調査研究も必要である。これらの論点については今後の課題とさせていただきたい。

参考文献

- 曾根正輔(2005)『新北九州空港の供用開始に伴う空港選択行動の予測に関する研究』北九州市立大学大学院社会システム研究科博士(学術)学位請求論文
- 谷村秀彦・吉田潔・曾根正輔・吉村英俊(2004)「第4章 利用促進の方向性」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『「新北九州空港」に関する調査研究Ⅱ』 pp.58-64
- 藤原利久・尹明憲(2005)「新北九州空港における物流ビジネスモデルについての一考察」北九州市立大学北九州産業社会研究所『物流拠点としての新北九州空港の展望と課題』 pp.40-46
- 宮下量久(2015)「関門地域における公共施設の相互利用に関する調査研究：施設の管理運営者の観点を中心として」、関門地域共同研究会『関門地域研究』Vol.24、pp.33-70
- 吉田潔(2004)「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」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『「新北九州空港」に関する調査研究Ⅱ』 pp.17-50
- 吉村英俊(2004)「第1章 関東地区居住のビジネスパーソンの動向調査」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『「新北九州空港」に関する調査研究Ⅱ』 pp.1-16

<謝辞>

北九州空港に関するデータの一部使用について、北九州市港湾空港局空港企画部からご快諾をいただいた。ここに記して、感謝の意を申し上げたい。

¹ 下関市役所のウェブサイトにおけるアクセスマップ（飛行機を利用する場合）で示されている。なお、東京から新幹線による同市へのアクセス時間は約4時間50分である。

² 小口貨物の混載仕立業者。不特定多数の荷主から小口貨物の輸送を引受け、それを最も効率的な形に仕分けしたうえで、貨車あるいはコンテナなどの混載貨物に仕立て、鉄道会社や船会社など実際の輸送を行う業者の輸送サービスを利用して利用運送を行う。

³ 航空機を駐機させる場所。駐機場。

⁴ 2013年11月24日、NASA/JAXAが共同開発した人工衛星を輸送するため、Sea&Air輸送が北九州空港で初めて実施されている。