

# 北部九州における旅客の空港選択行動と 福北リムジンバスの可能性

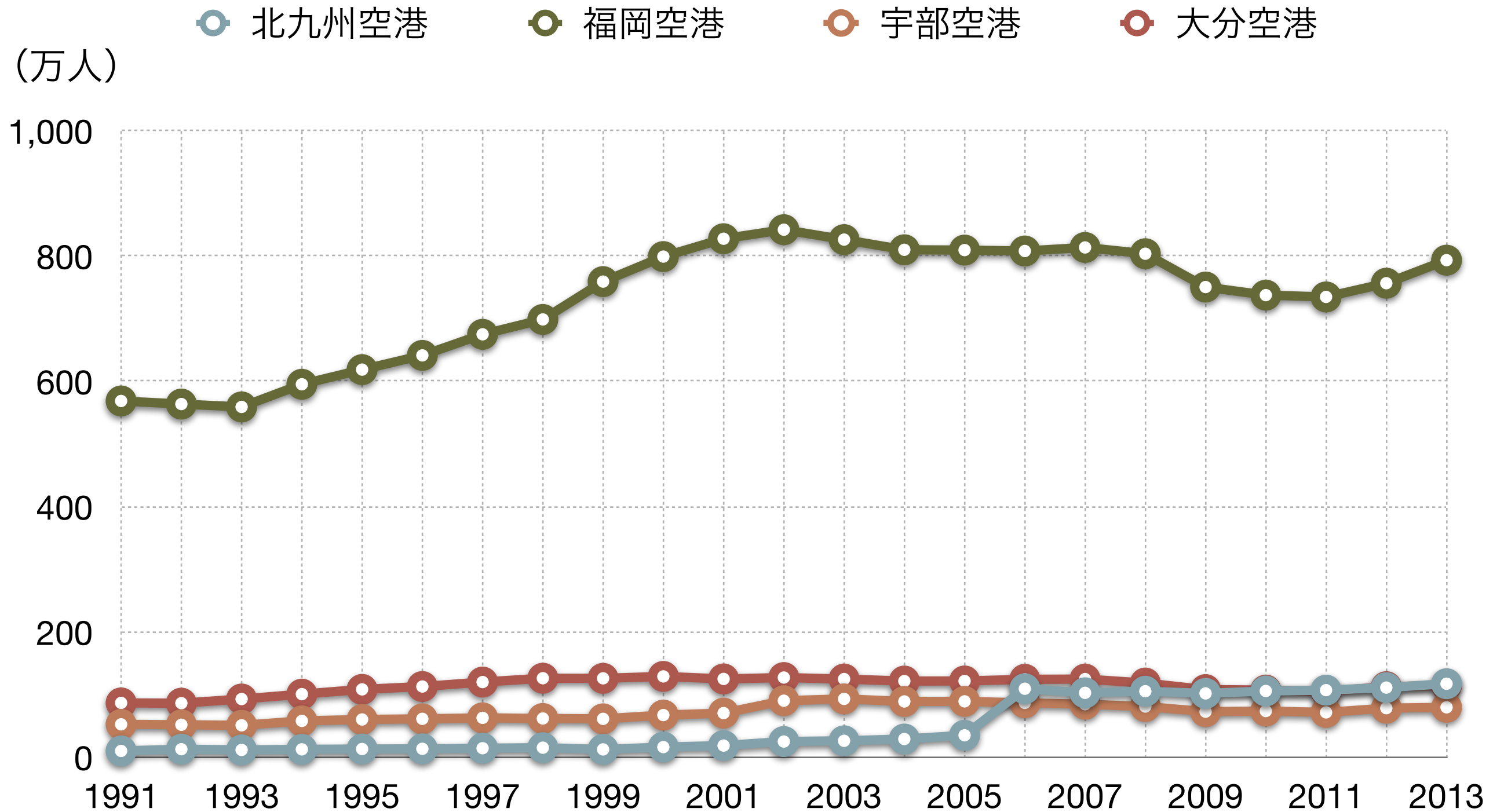
---

アジア成長研究所 田村一軌

# 福岡空港と北九州空港の概要

|              | 福岡空港       | 北九州空港    |
|--------------|------------|----------|
| 開港年          | 1972       | 2006     |
| 滑走路          | 2,800m×1   | 2,500m×1 |
| 国内線旅客数（2013） | 1,610.2 万人 | 123.6万人  |
| うち羽田線        | 793.2万人    | 117.0万人  |
| アクセス公共交通     | 地下鉄・バス     | バス       |
| 新幹線駅からの時間    | 博多：5分      | 小倉：33分   |
| 鉄道駅からの時間     | 福岡空港：0分    | 苅田：16分   |
| 使用時間帯        | 7:00～22:00 | 24時間     |

# 北九州周辺空港の羽田線年間旅客数の推移

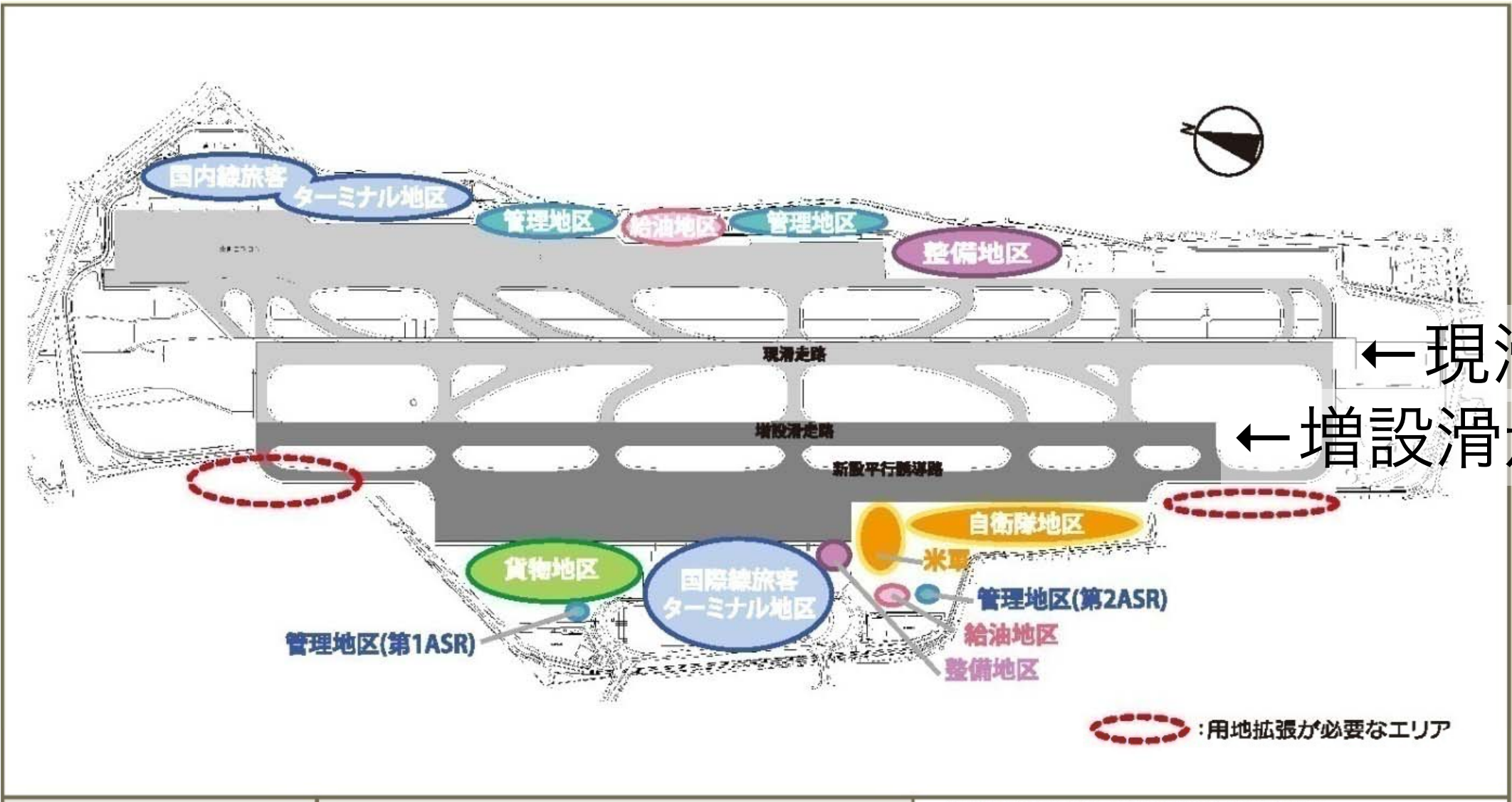


# 日本の主要空港の着陸回数（平成23年）

| 空港  | 着陸回数    | 滑走路本数 | 滑走路当たり<br>着陸回数 |
|-----|---------|-------|----------------|
| 羽田  | 195,578 | 4     | 48,895         |
| 成田  | 105,259 | 2     | 52,630         |
| 福岡  | 77,984  | 1     | 77,984         |
| 那覇  | 73,212  | 1     | 73,212         |
| 伊丹  | 63,844  | 2     | 31,922         |
| 北九州 | 9,048   | 1     | 9,048          |



# 福岡空港：滑走路増設案の概要



← 現滑走路  
← 増設滑走路

|         |                      |                                          |
|---------|----------------------|------------------------------------------|
| 増設滑走路諸元 | 増設滑走路位置              | 現滑走路の西側、滑走路中心間隔210m<br>北側滑走路端位置は現滑走路と揃える |
|         | 増設滑走路種別              | 非精密進入用滑走路                                |
|         | 増設滑走路形状              | 長さ:2500m 幅:60m                           |
| 空港能力    | 滑走路処理容量              | 18.3万回／年                                 |
|         | 現滑走路処理容量14.5万回／年との比較 | 1.26倍                                    |

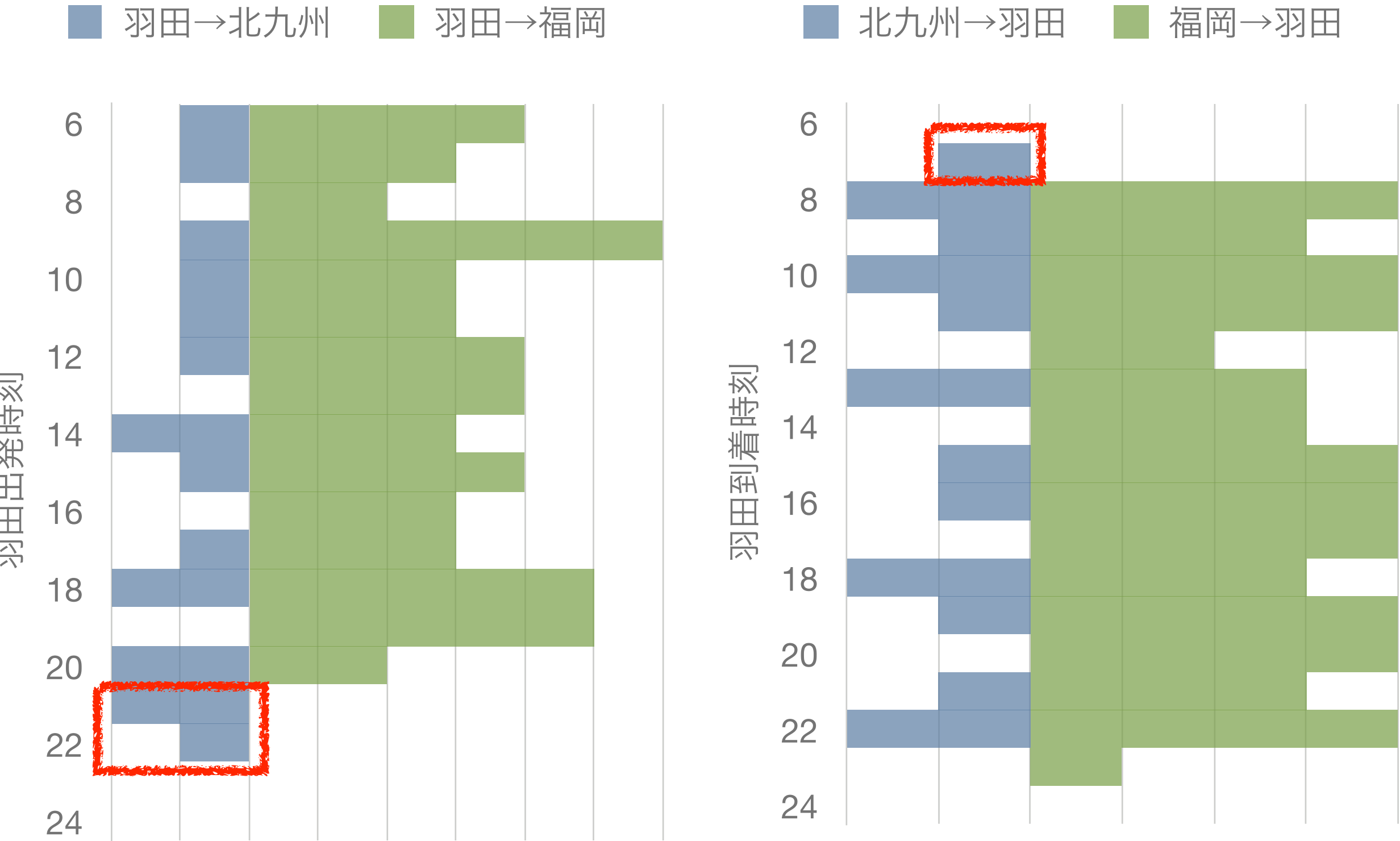
滑走路増設により  
処理要領は1.26倍

# 日本の24時間空港

- 日本には6つの24時間空港がある
- 北九州空港はそのうちのひとつ



# 時間帯別羽田路線便数 (2015年6月ダイヤ)





# 福岡県の空港の将来構想 (2014)

## 福岡県の空港の将来構想 ～福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完～

### ○福岡県総合計画

アジアとのネットワークをより一層発展させ、アジアの拠点空港化を推進

### ○福岡県の産業戦略

- ・中小企業の新商品開発・販路拡大・海外展開の支援
  - ・自動車、先端半導体、ロボット、水素、バイオなどの先端成長産業の更なる振興
  - ・今後世界的に大幅な需要の伸びが見込まれる航空機産業等の企業誘致
  - ・農林水産物のブランド化や6次産業化を進め、国内・国外への販路拡大
  - ・福岡県の魅力を発信し、九州一体となった観光戦略を推進
- (国の観光戦略:2020年目標2,000万人、九州の観光戦略:2023年目標440万人)

今後とも増大し多様化する航空需要に幅広く応え、ゲートウェイとしての利便性を高めることによって、福岡県、九州全体の発展に寄与



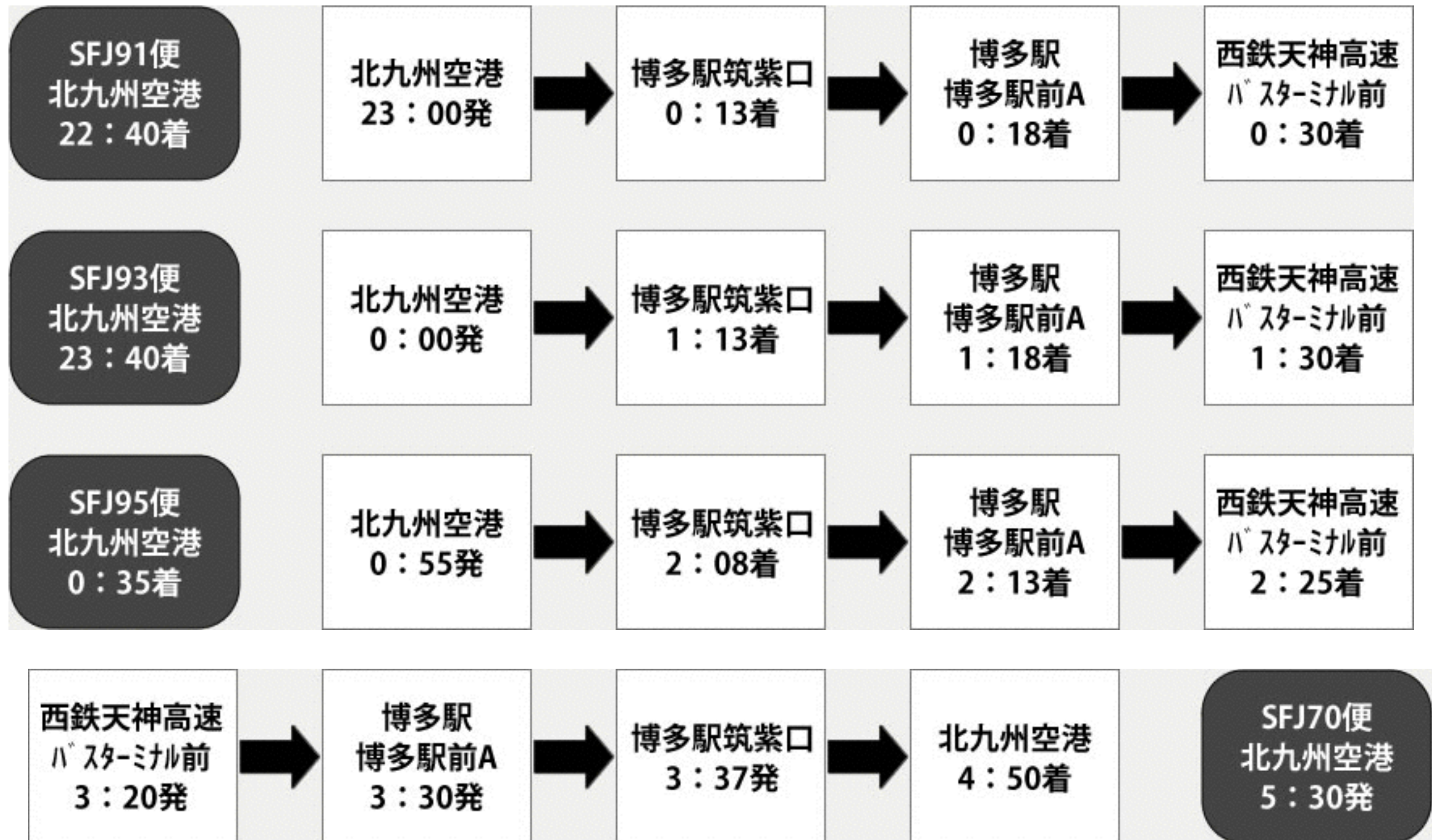
国内外の多彩なネットワークを活用した国際展開により、九州、西日本、アジアの拠点空港として発展

- ・未就航のアジア(マレーシア、インドネシア等)、北米、オーストラリア路線などの戦略的な路線誘致
- ・限られた発着枠を未就航の国際路線等へ優先配分することを国に要請
- ・発着枠を超える就航希望航空会社(特にLCC)を北九州空港に誘導
- ・滑走路処理容量確保のため、平行誘導路二重化の早期完成及び滑走路増設事業の早期着手・完成
- ・ヘリコプターの空港場外移設を目指す
- ・利用者の利便性向上を図る旅客ターミナルビルの再整備
- ・自動車専用道路による空港ターミナルへの交通アクセス強化を目指す

企業・住民ニーズの高い路線展開、福岡空港で対応できない早朝・深夜便の誘致、貨物拠点空港として発展

- ・北九州地域の企業進出が多い中国、台湾、東南アジア諸国や自動車、航空機産業の拠点である中部地域(中部、小牧)を結びビジネス路線、住民ニーズの強い新千歳、那覇を結び観光路線誘致
- ・LCC、貨物専用便の誘致強化
- ・貨物拠点化に向けた貨物用大型エプロンの整備や滑走路の3,000mへの延伸を国に要請
- ・福岡都市圏と空港を結ぶリムジンバスの導入
- ・入管の迅速化に向けた検討
- ・苅田北九州空港ICからの直通連絡ランプの整備を目指す
- ・MRJの試験飛行、駐機の拠点化の実現と航空機産業の誘致
- ・需要動向・採算性を踏まえ小倉・空港間の軌道系アクセスを検討

# 福北リムジンバス時刻表（所要時間73分）



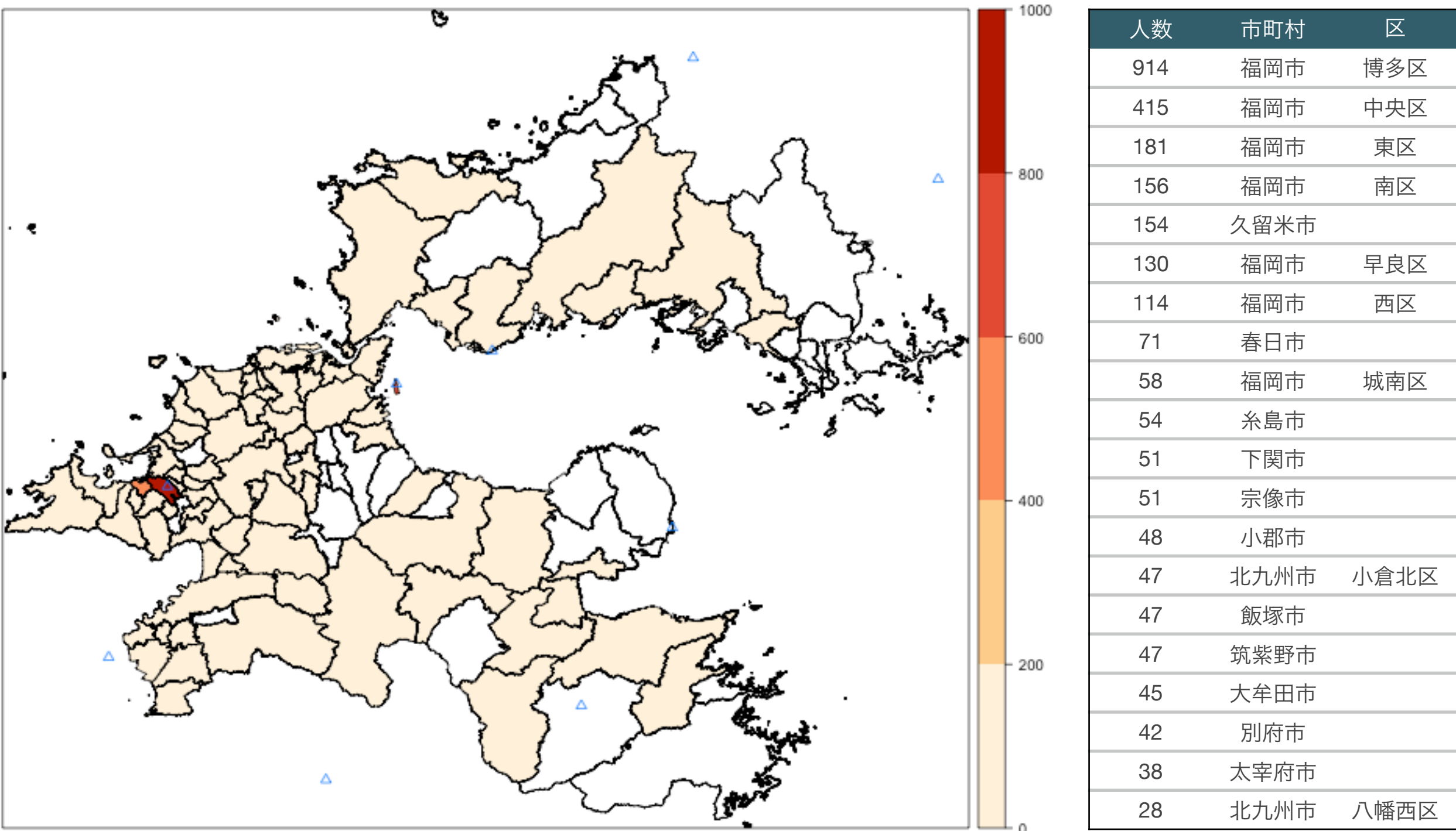
# 航空旅客動態調査（国土交通省）

---

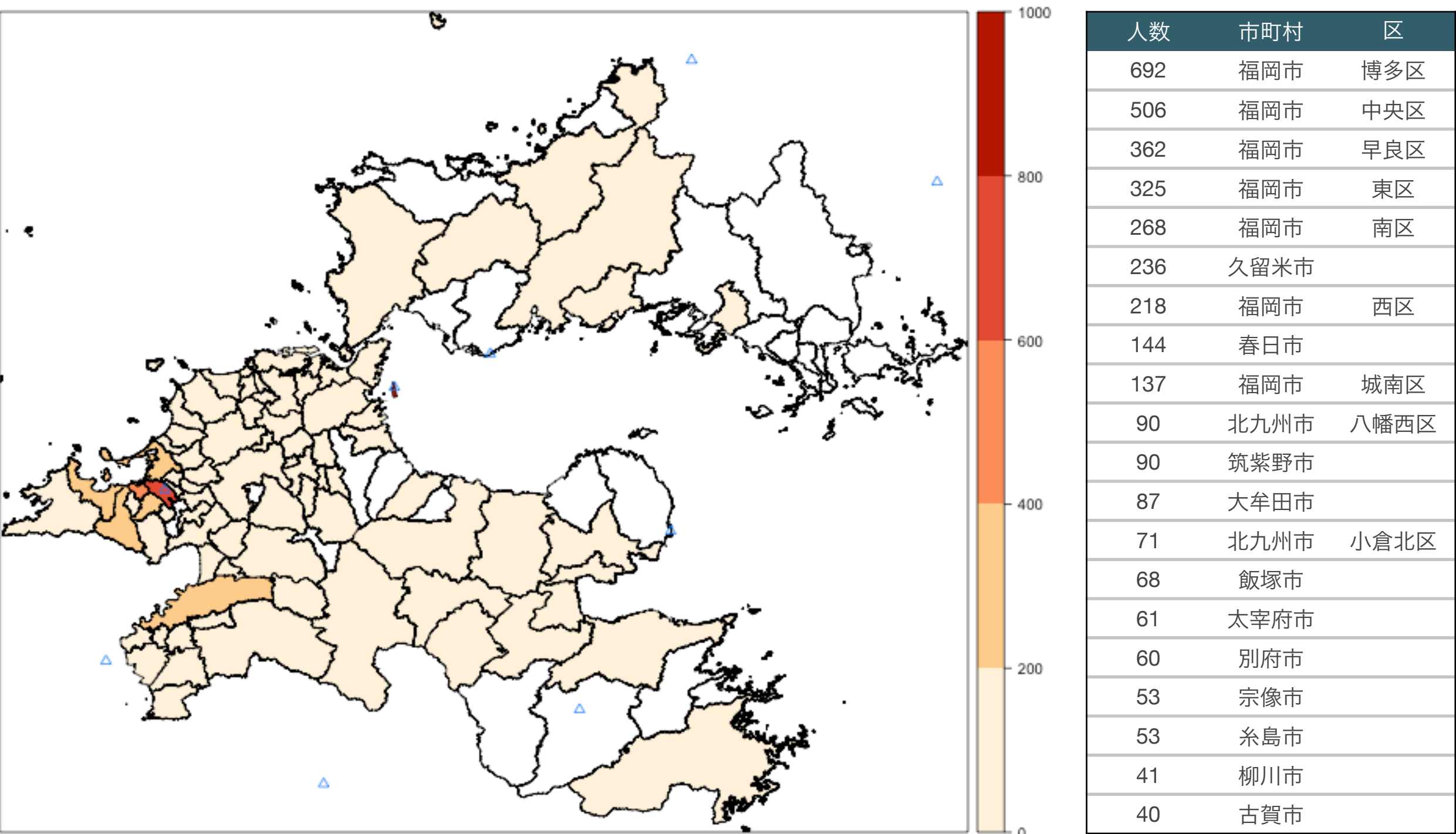
- ・ 国内航空旅客の流動パターン，旅客の属性，空港アクセス・イグレスの実態，国際線との乗り継ぎ状況等
- ・ 調査実施日に国内航空路線を利用する全旅客が対象
- ・ 国内航空会社（22社）の協力を得て，原則として客室乗務員が航空機内で調査票の配布回収（回収率52%）
- ・ 平成23年11月13日（日曜日）【休日調査】，11月16日（水曜日）【平日調査】に実施



# 羽田→福岡便利用者の目的地分布（平日）

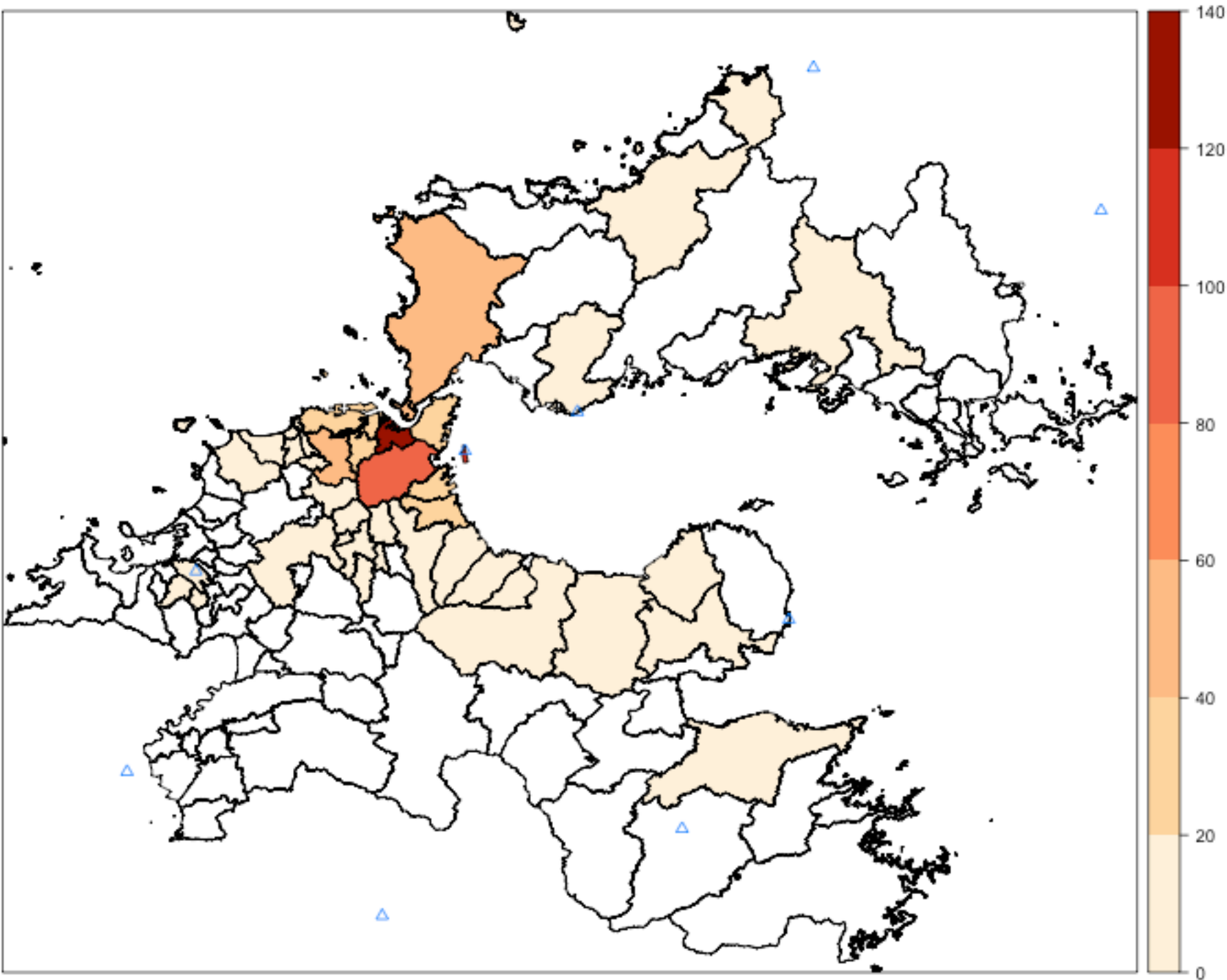


# 羽田→福岡便利用者の目的地分布（休日）



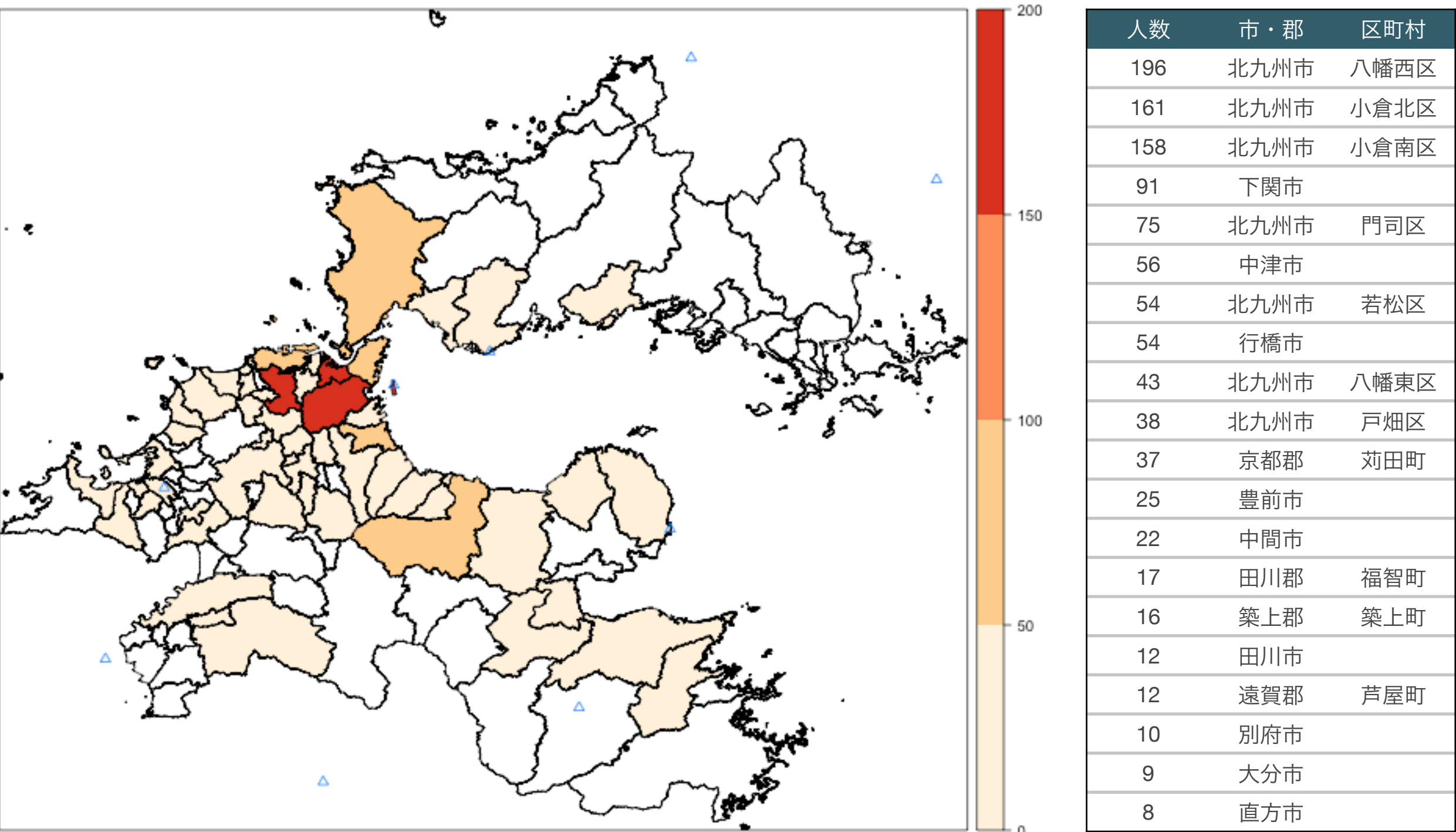


# 羽田→北九州便利用者の目的地分布（平日）

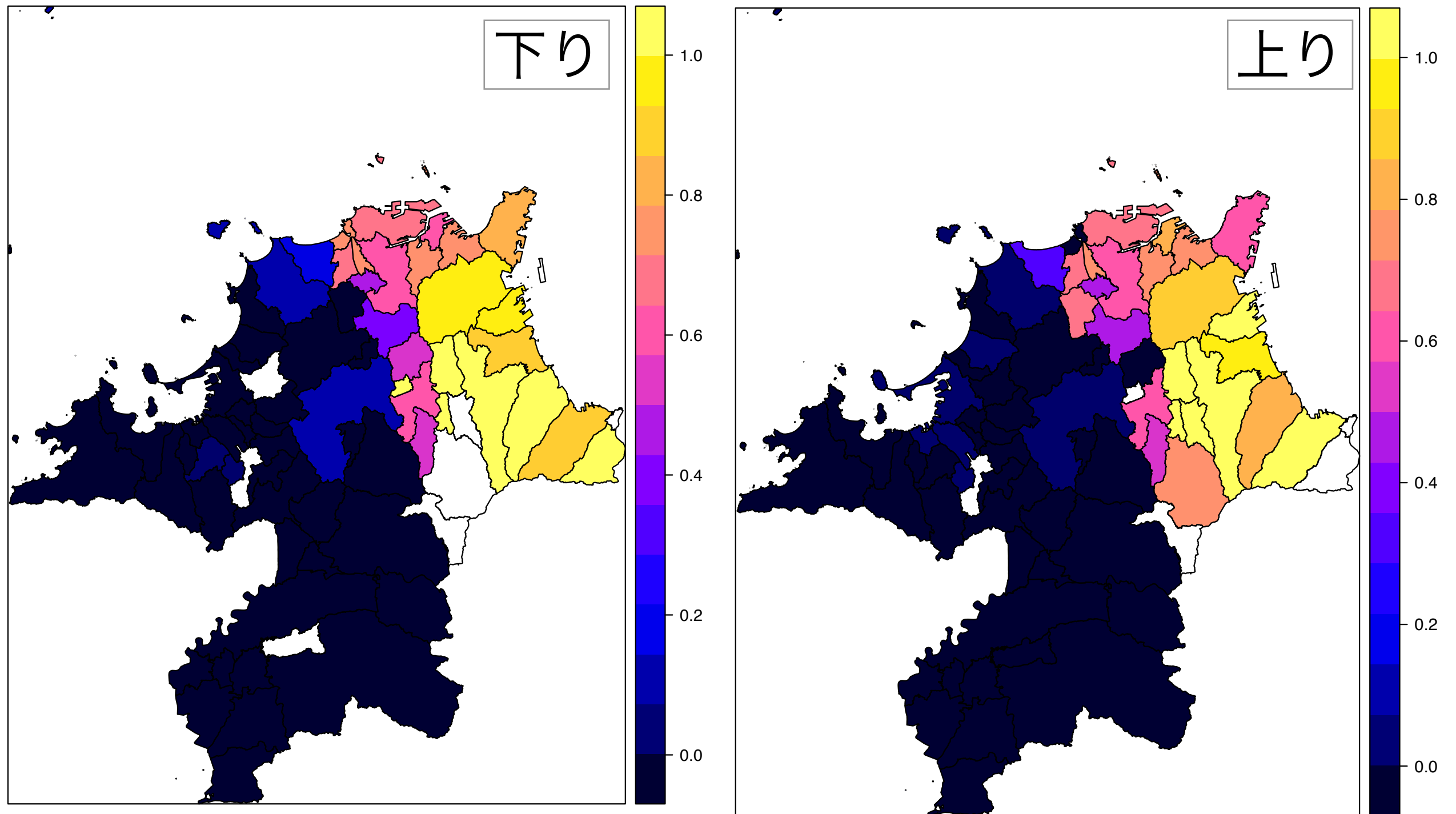


| 人数  | 市・郡  | 区町村  |
|-----|------|------|
| 133 | 北九州市 | 小倉北区 |
| 89  | 北九州市 | 小倉南区 |
| 54  | 下関市  |      |
| 50  | 北九州市 | 八幡西区 |
| 32  | 北九州市 | 八幡東区 |
| 24  | 北九州市 | 門司区  |
| 24  | 北九州市 | 戸畑区  |
| 23  | 行橋市  |      |
| 23  | 京都郡  | 苅田町  |
| 22  | 北九州市 | 若松区  |
| 16  | 中津市  |      |
| 8   | 直方市  |      |
| 8   | 築上郡  | 上毛町  |
| 7   | 田川市  |      |
| 7   | 中間市  |      |
| 7   | 宗像市  |      |
| 6   | 豊前市  |      |
| 5   | 遠賀郡  | 水巻町  |
| 5   | 築上郡  | 築上町  |
| 4   | 飯塚市  |      |

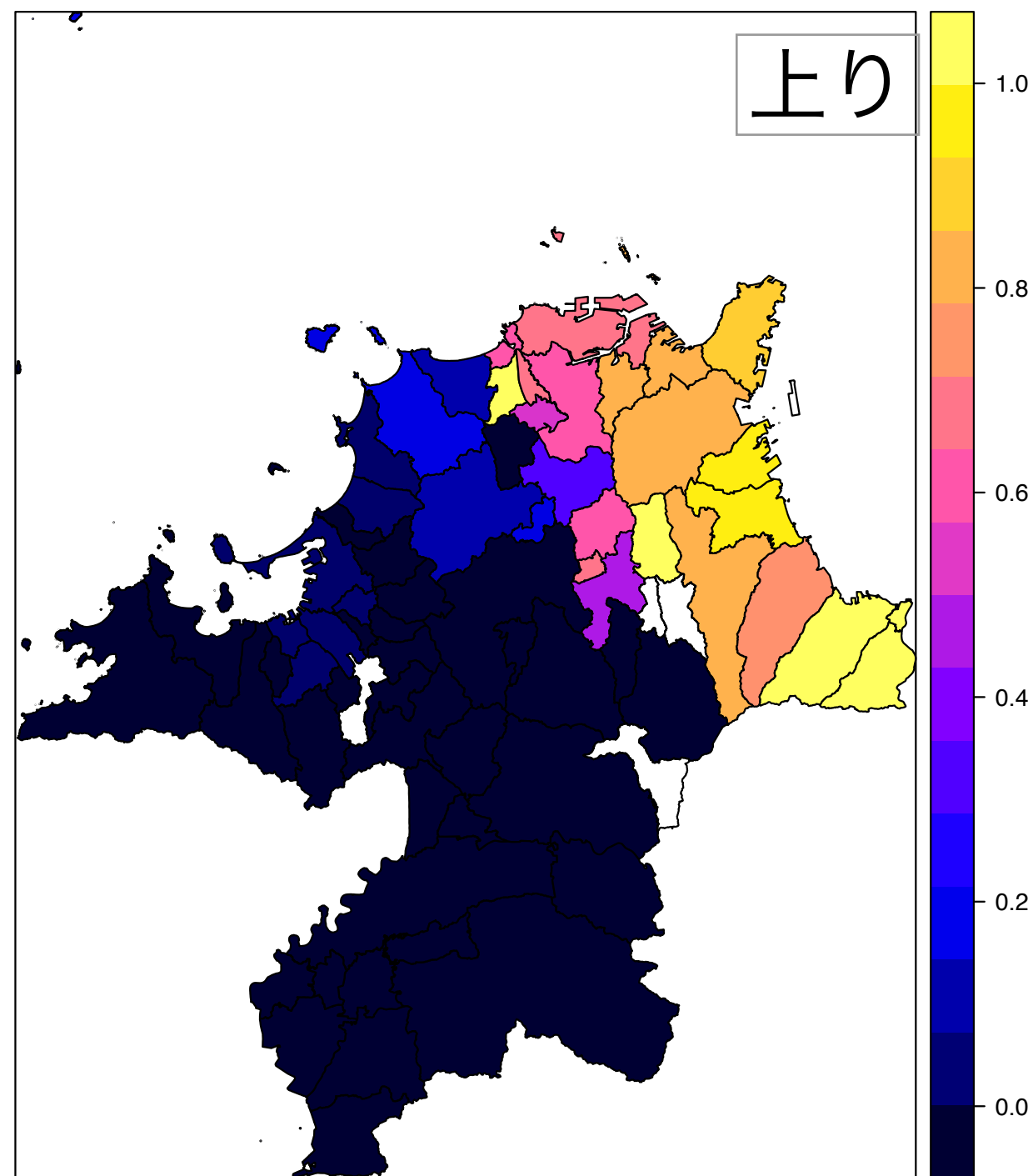
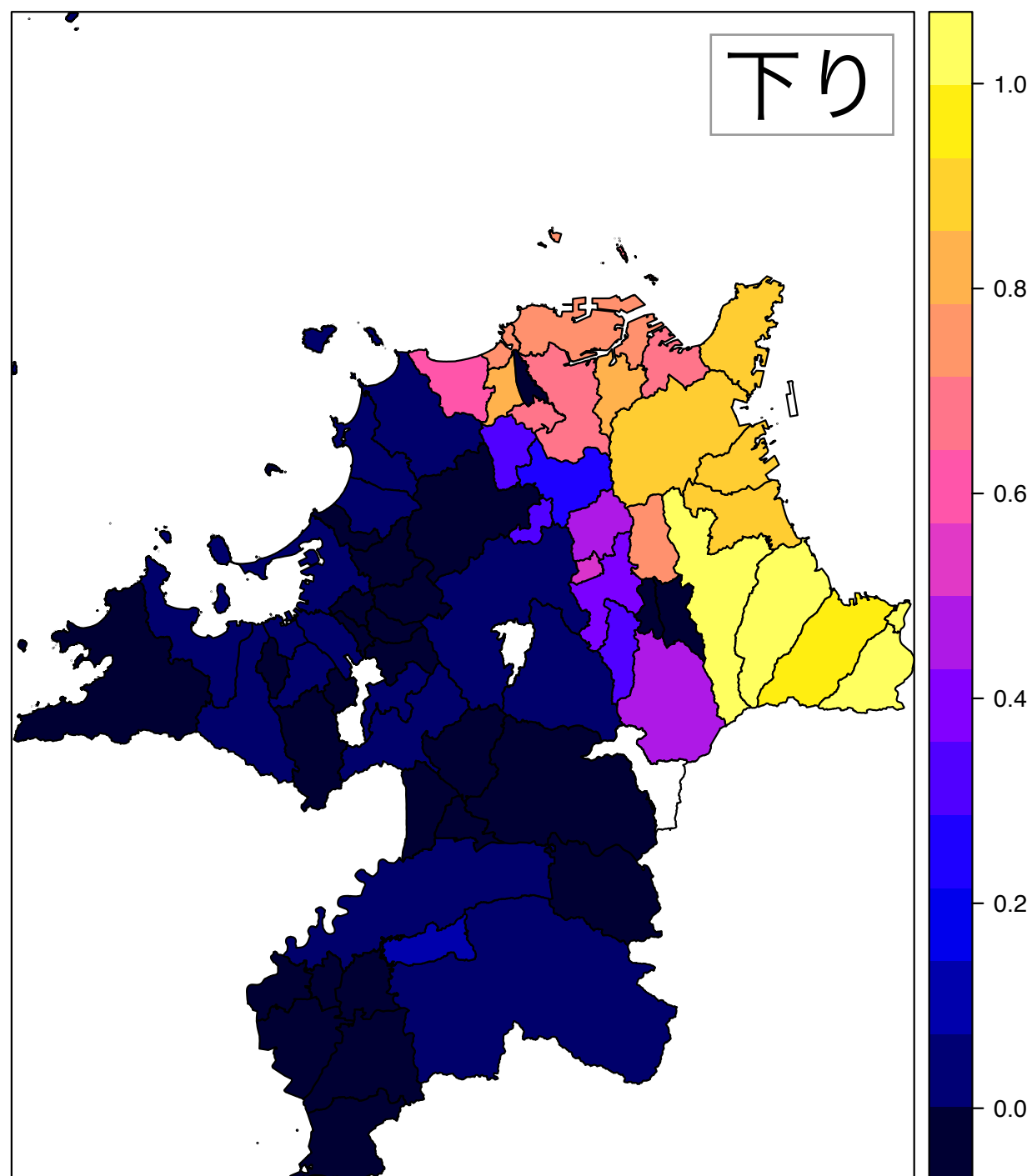
# 羽田→北九州便利利用者の目的地分布（休日）



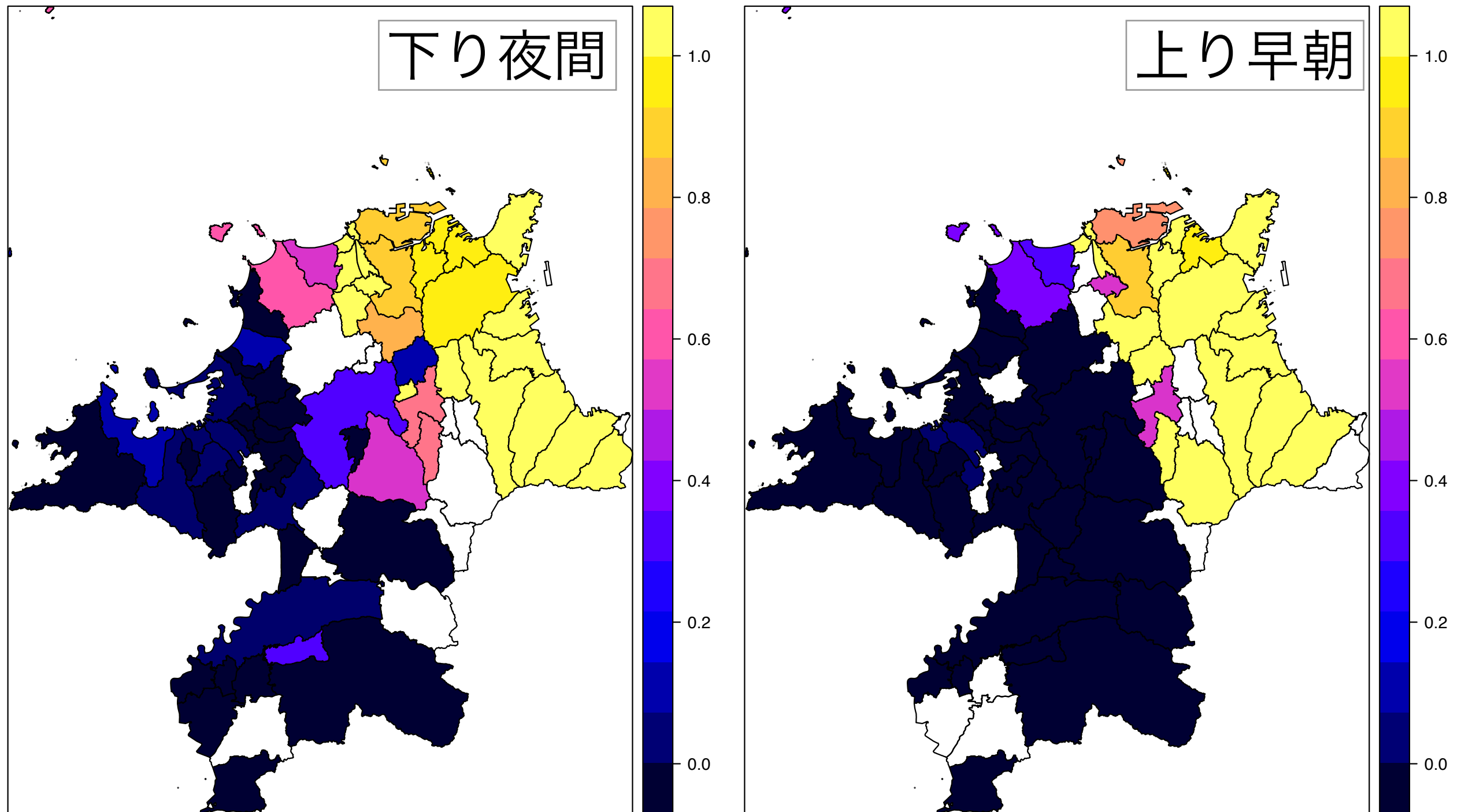
# 北九州空港選択率（平日）



# 北九州空港選択率（休日）

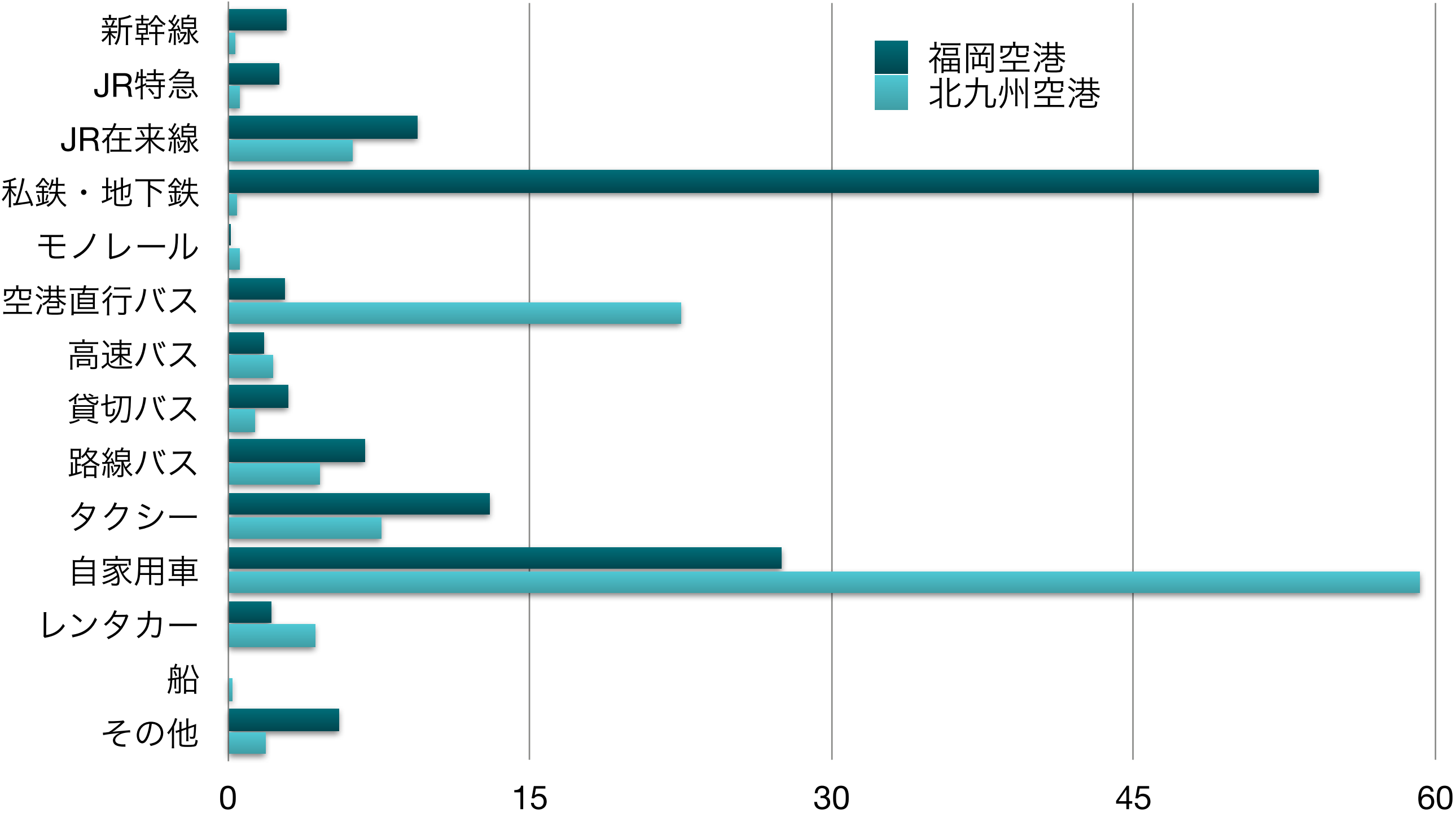


# 北九州空港選択率（夜間・早朝便）

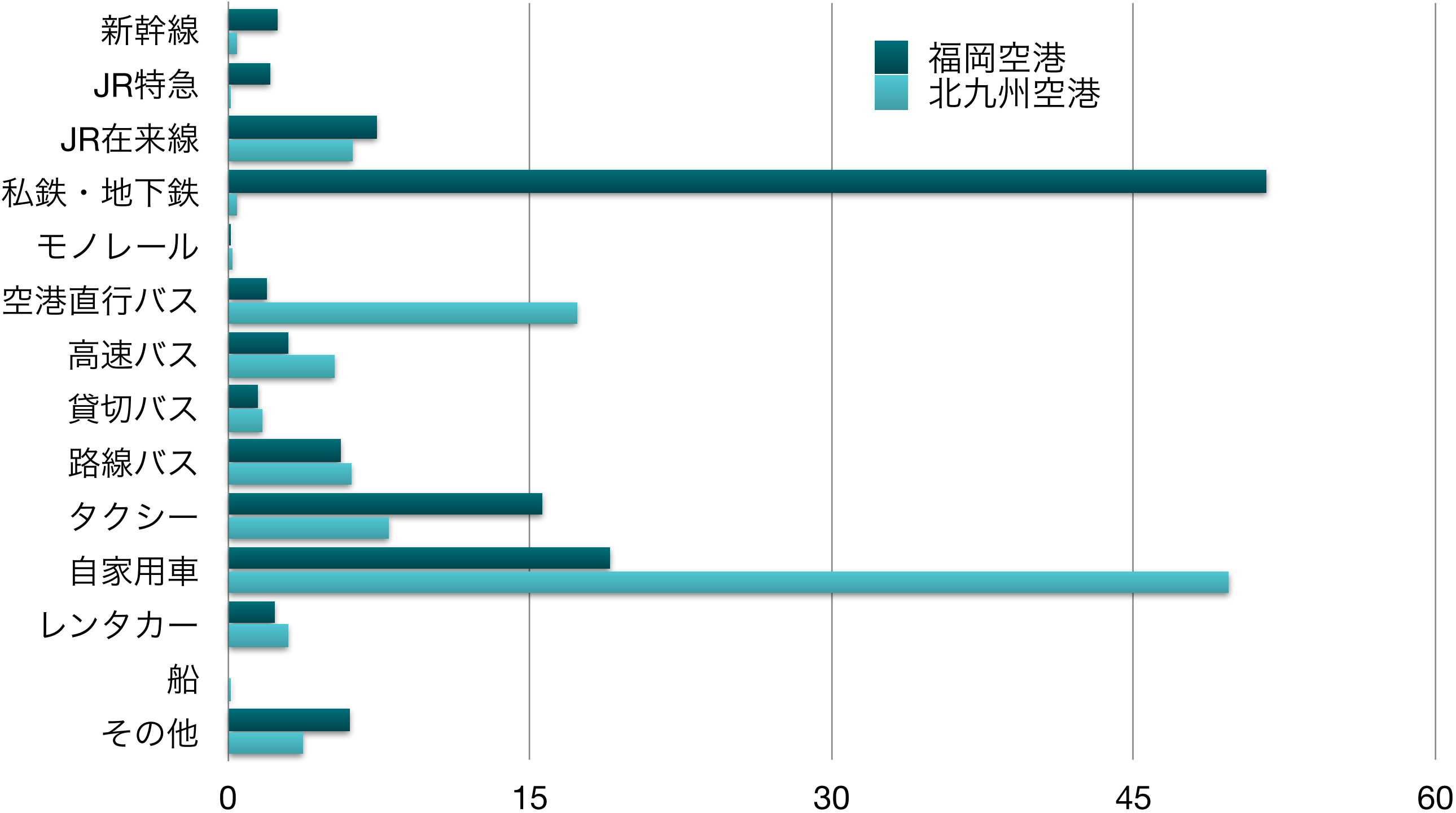




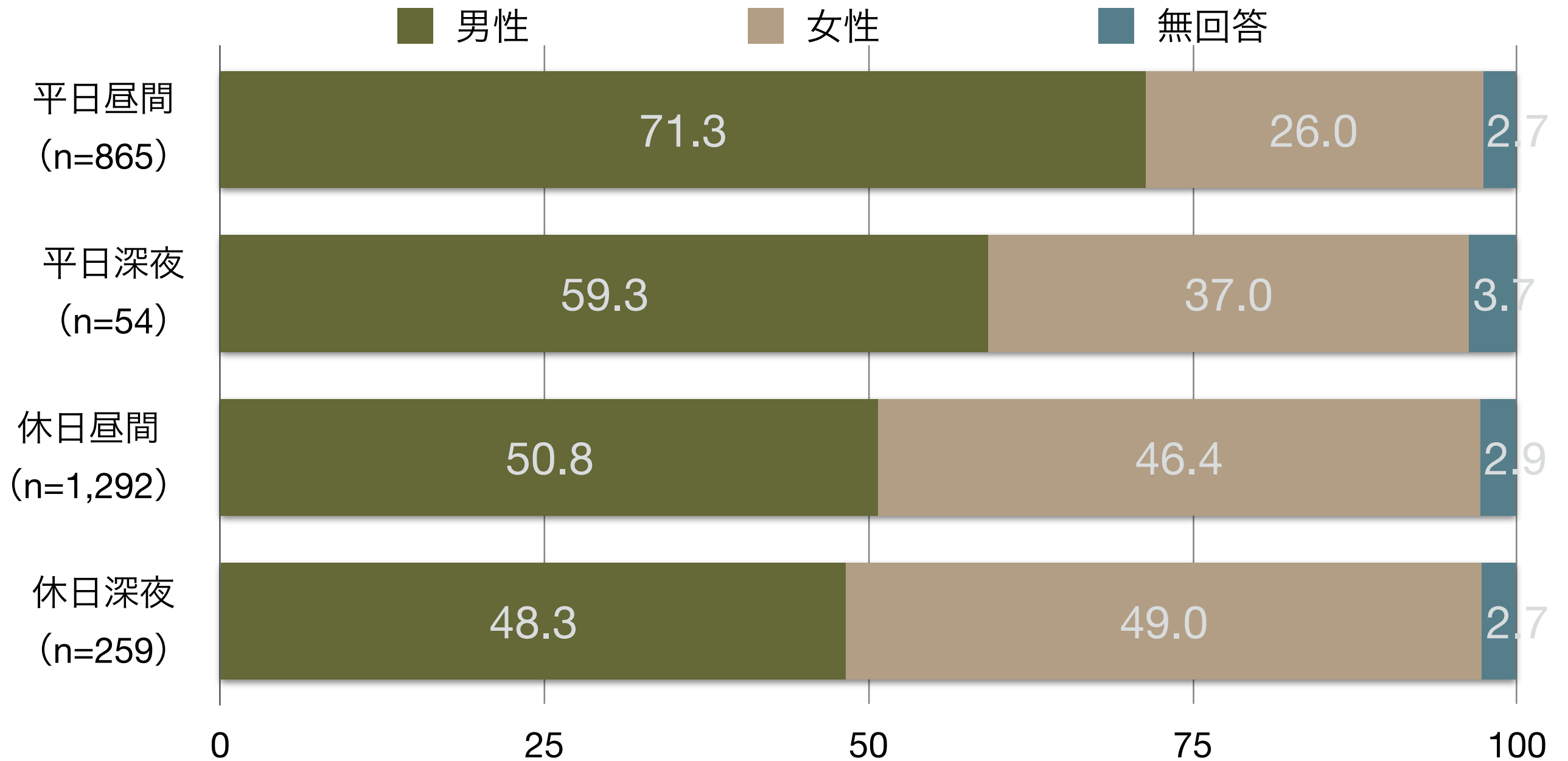
# 羽田上り便のアクセス交通手段



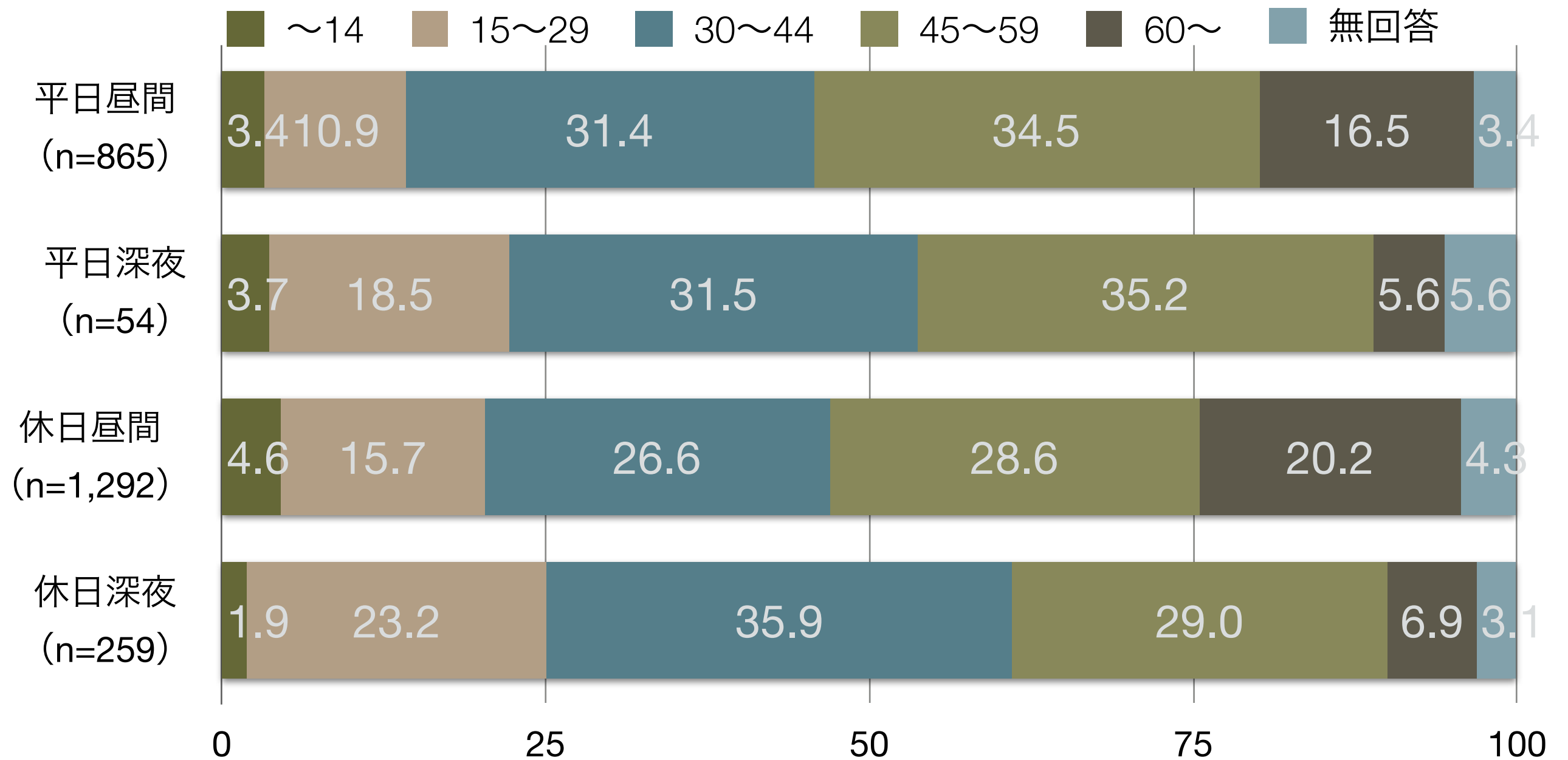
# 羽田下り便のイグレス交通手段



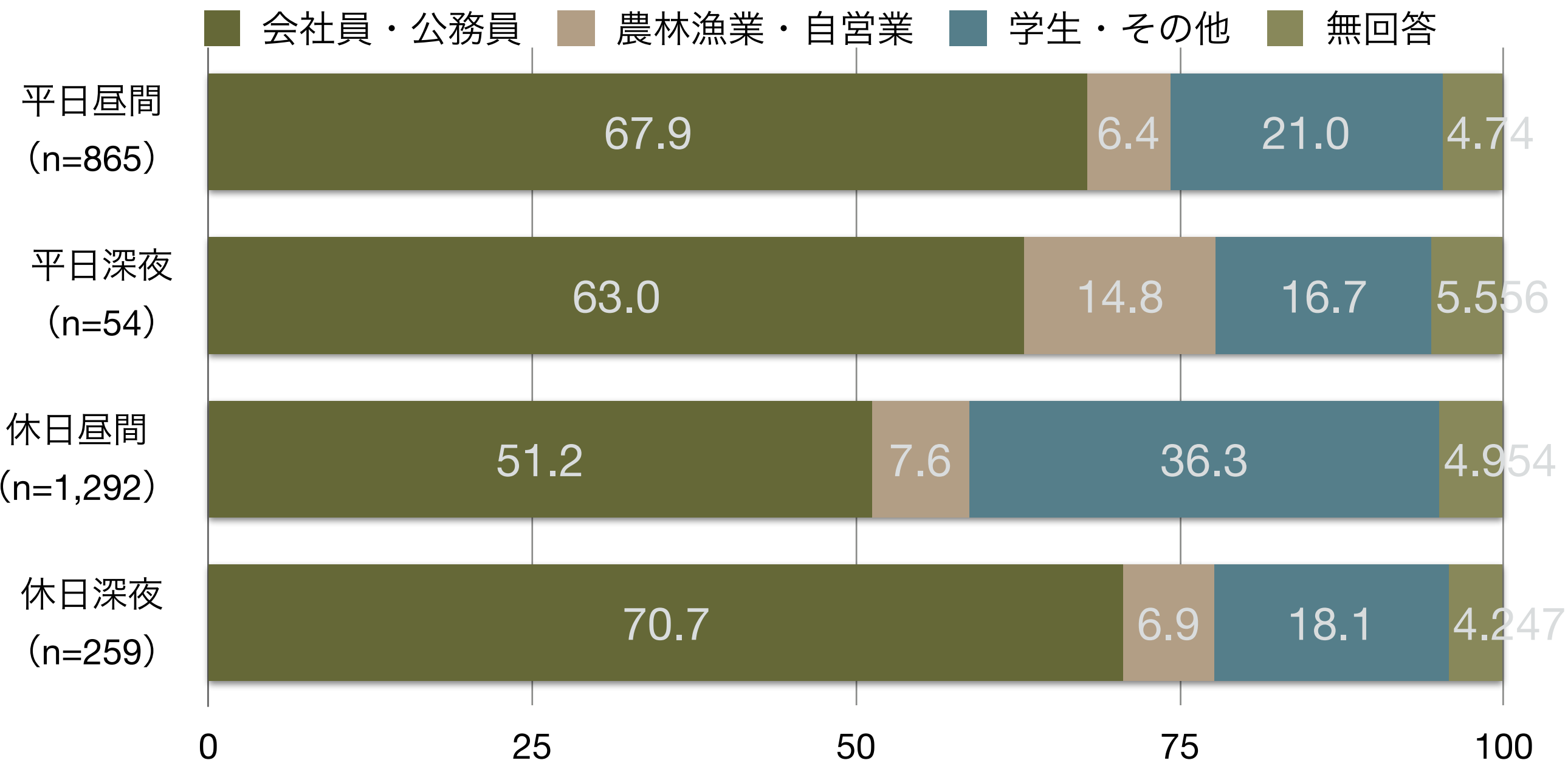
# 夜間便利用者の特徴①性別



# 夜間便利用者の特徴②年齢

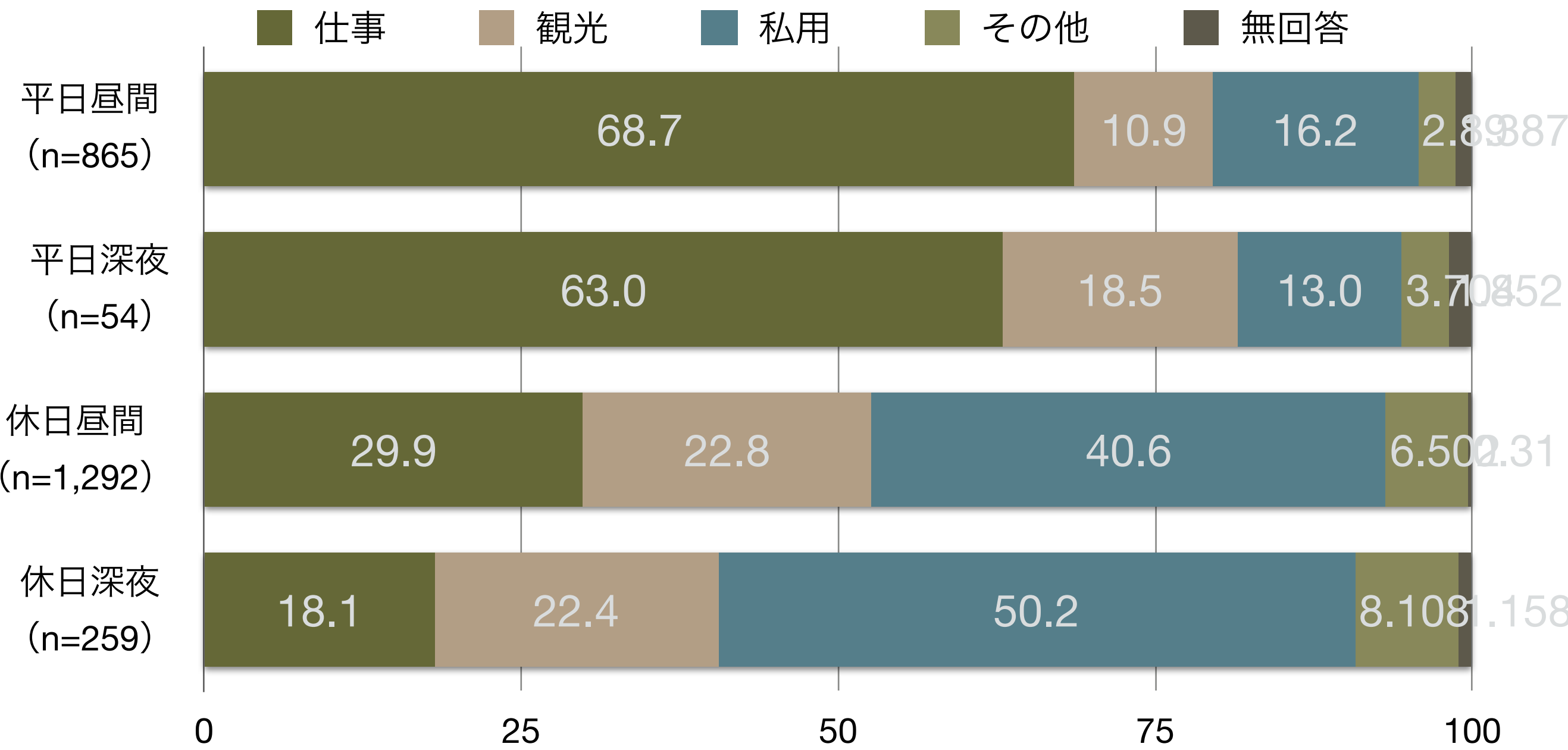


# 夜間便利用者の特徴③職業

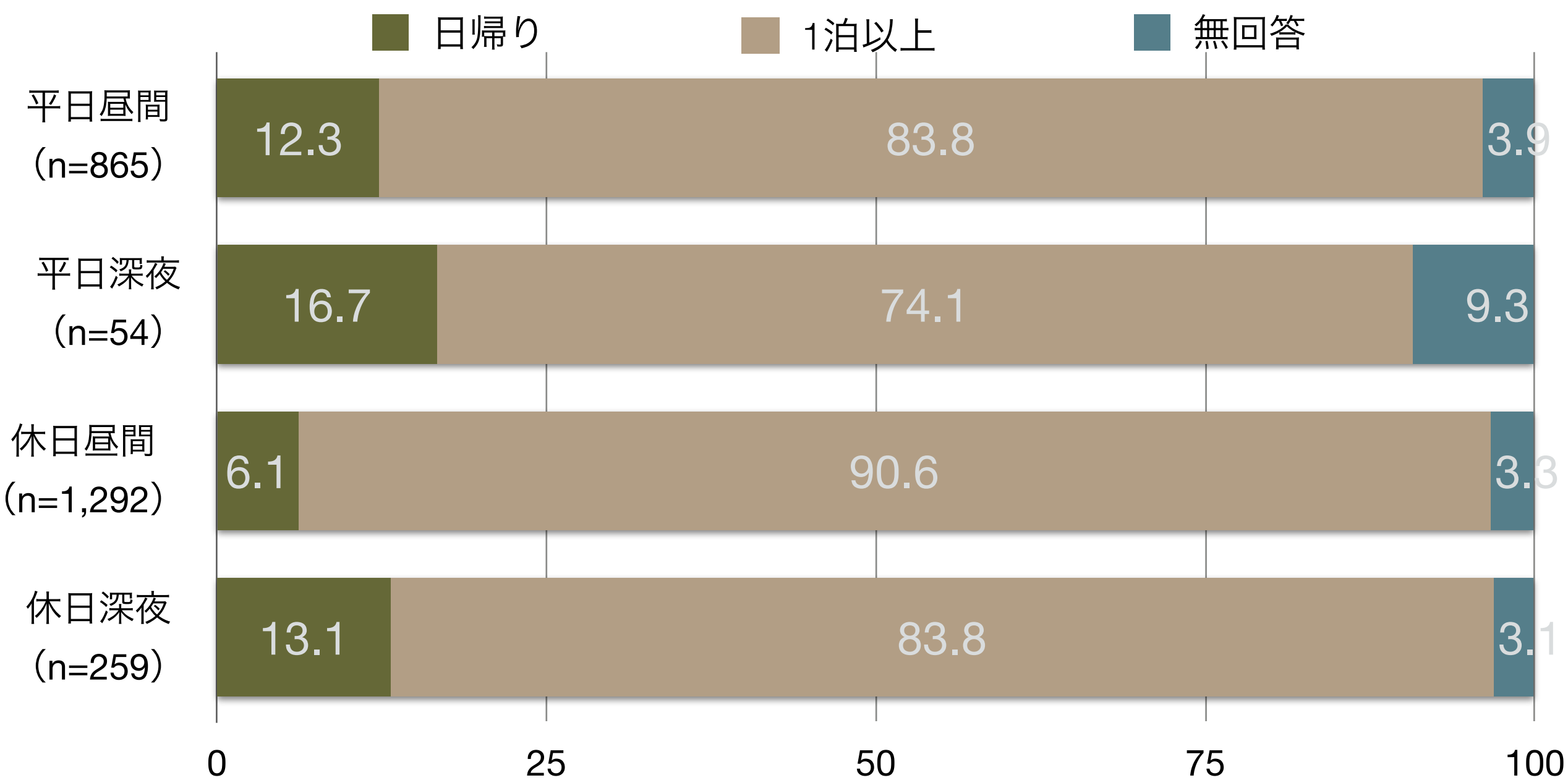




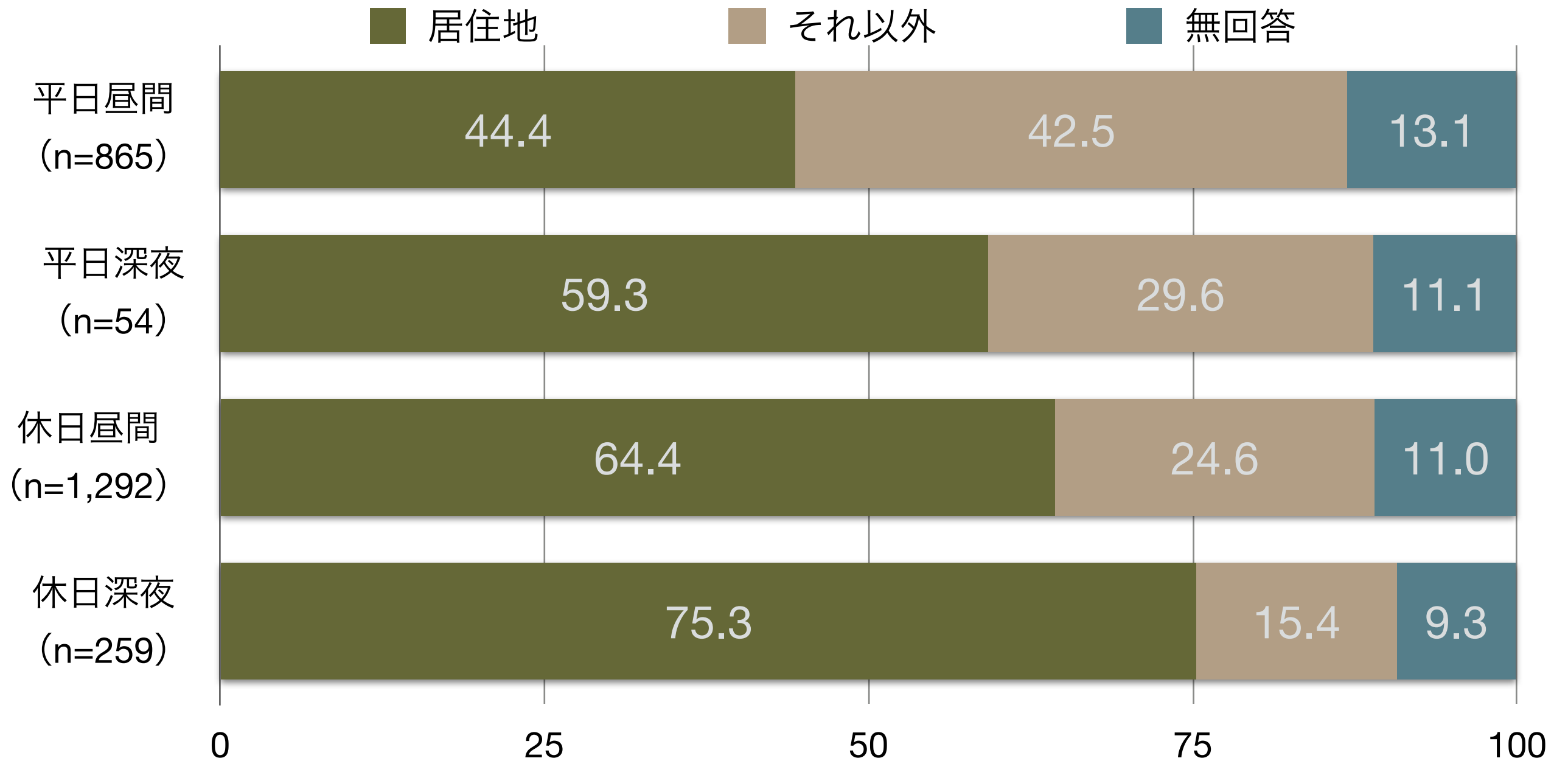
# 夜間便利用者の特徴④旅行目的



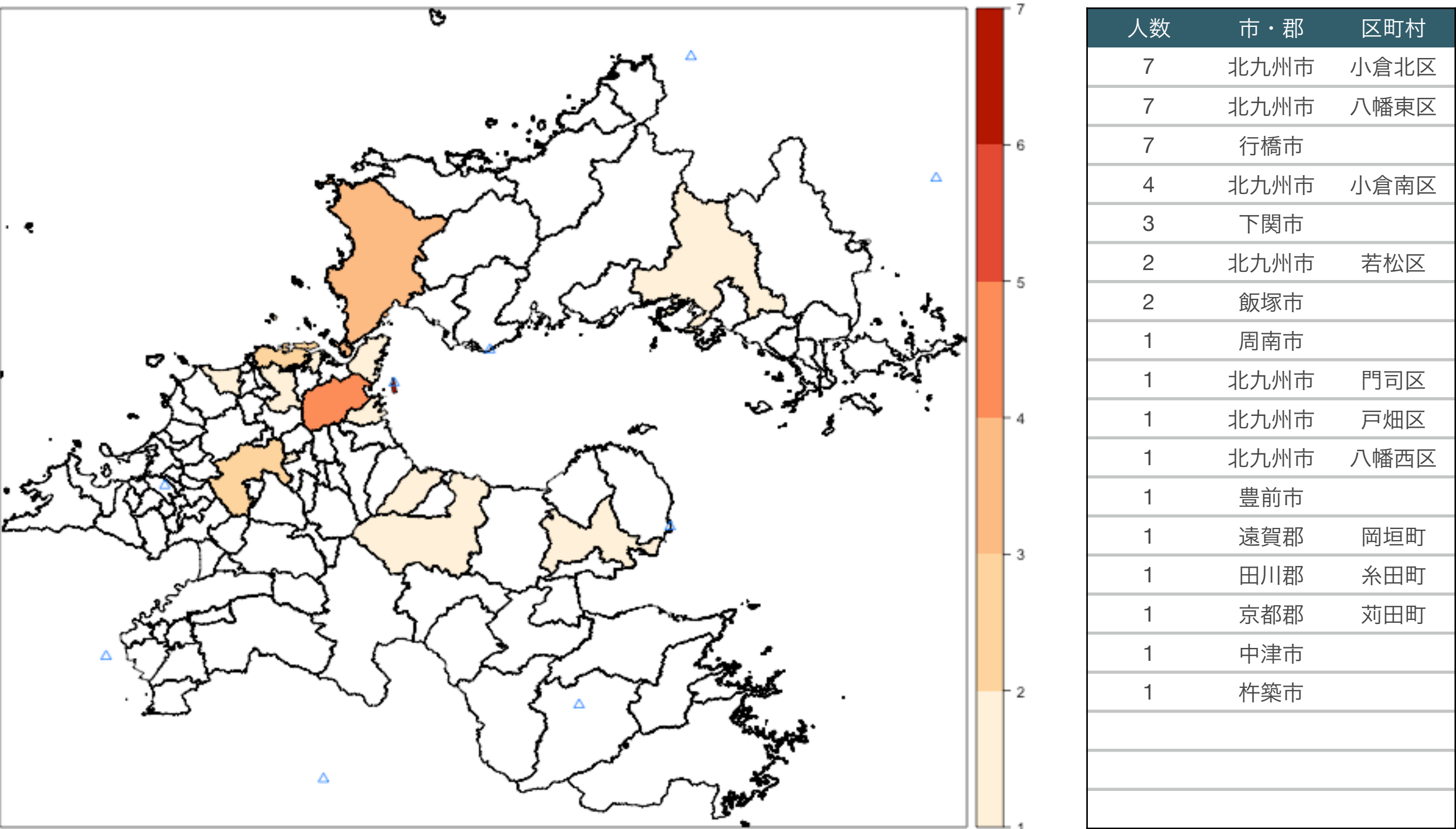
# 夜間便利用者の特徴⑤日帰り



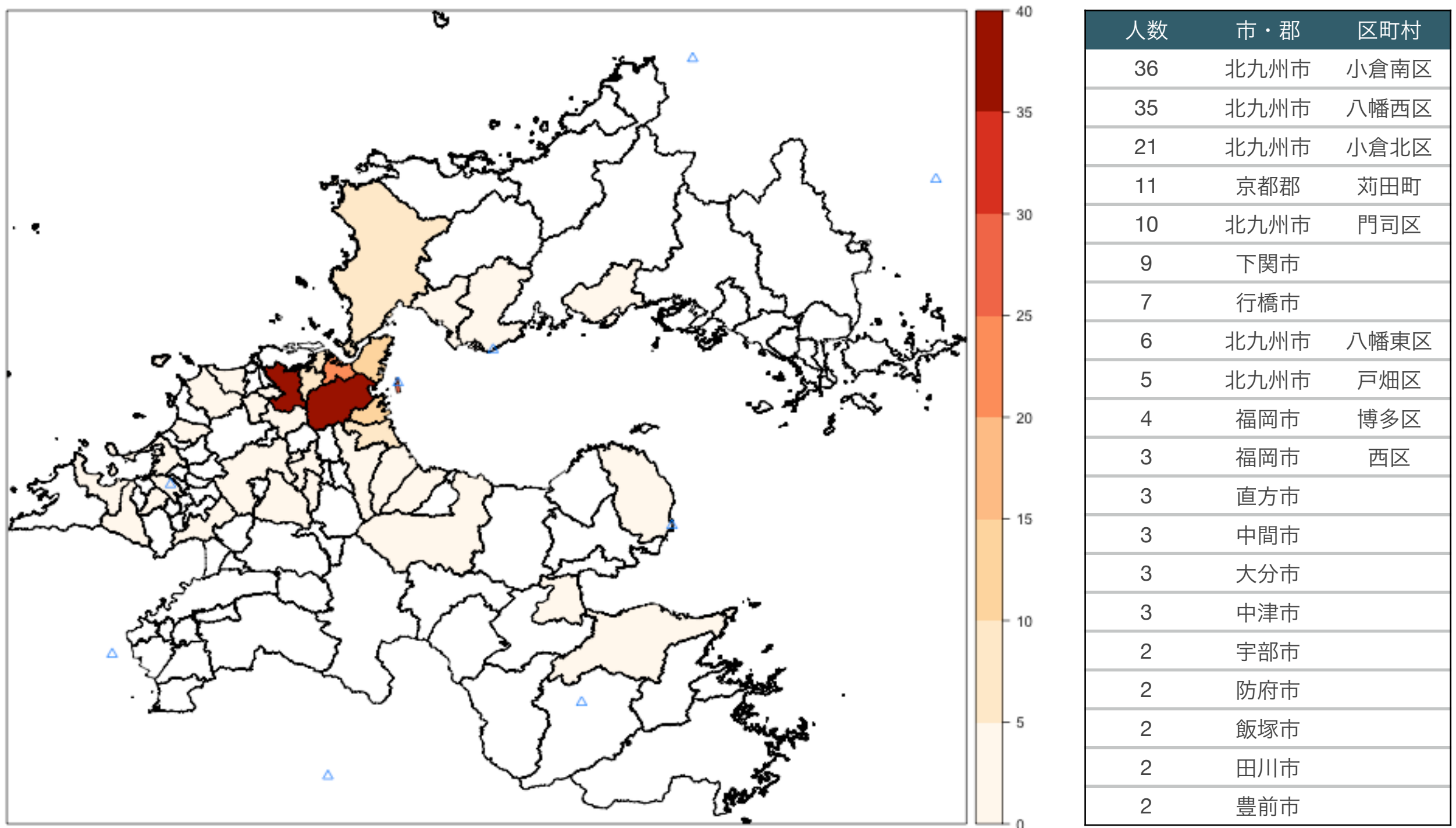
# 夜間便利用者の特徴⑤目的地



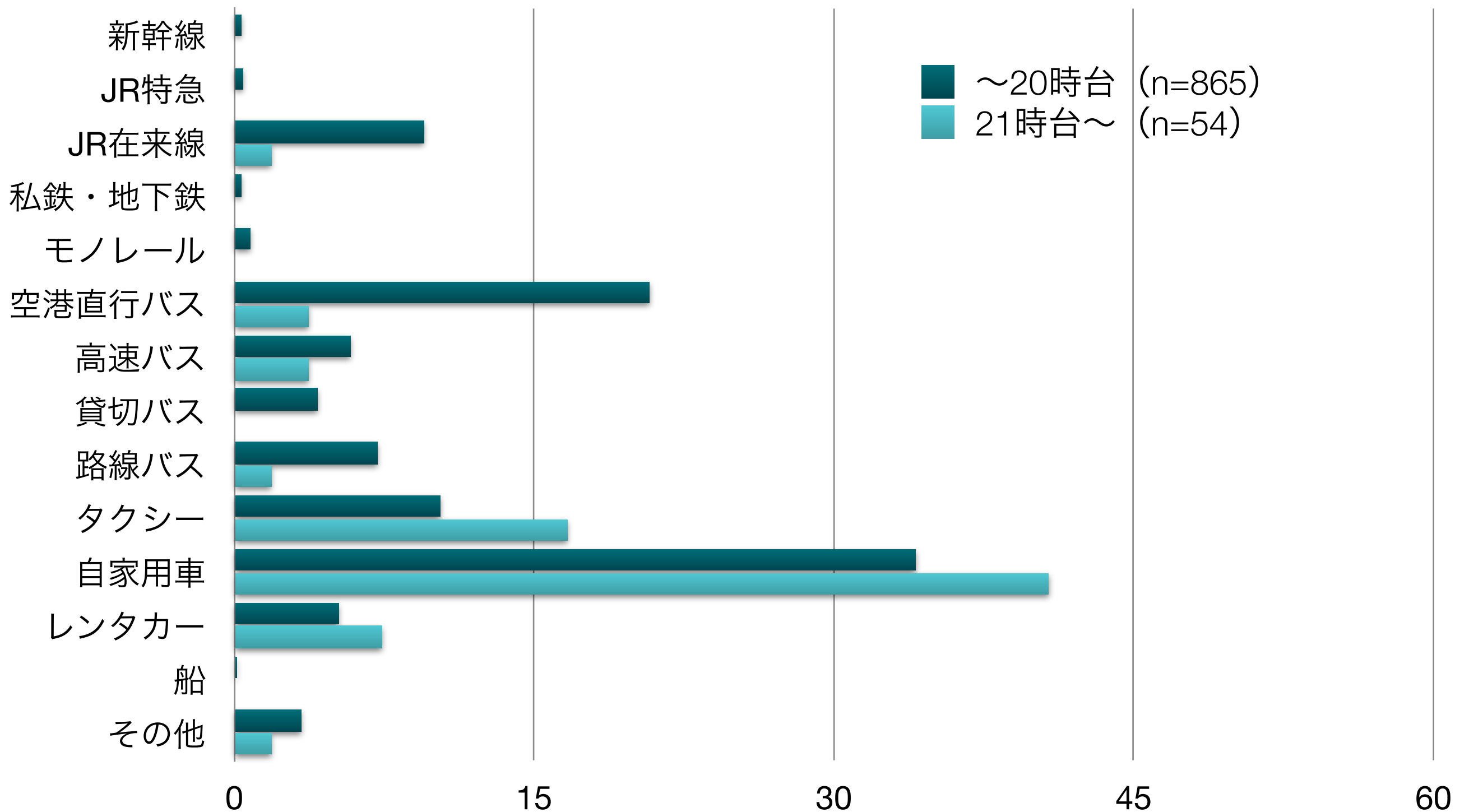
# 深夜便利用者の特徴⑥目的地分布（平日深夜）



# 深夜便利用者の特徴⑥目的地分布（休日深夜）

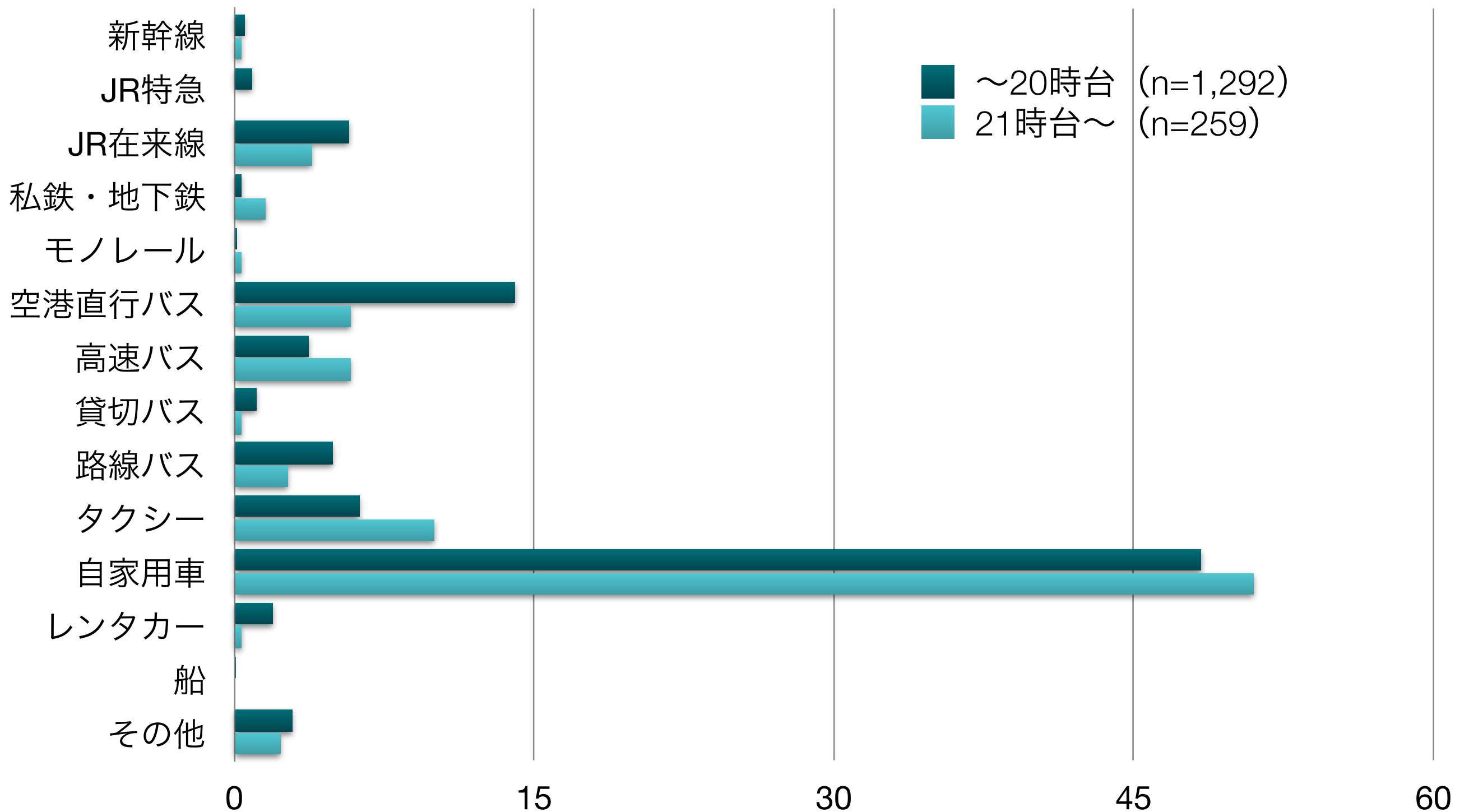


# 深夜便利用者の特徴⑦イグレス交通手段〈平日〉





# 深夜便利用者の特徴⑦イグレス交通手段 〈休日〉



# 北九州空港利用者の特徴

---

- ・ 北九州空港利用者の目的地は山口から大分まで広範囲
- ・ イグレス手段を自家用車に頼っている
  - ・ 東九州道完成→大分方面の利用拡大
- ・ 深夜便利用者は、私用目的、日帰り、若年層に多い
  - ・ 福岡都市圏の若者の旅行での利用を取り込めるか
  - ・ ビジネス利用にどう繋げるか

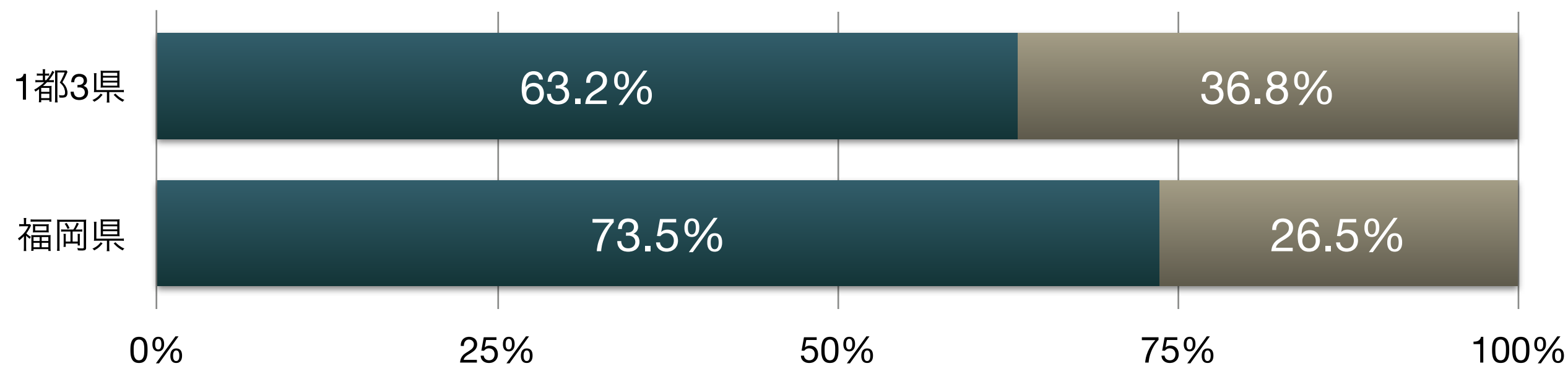
# インターネットアンケート調査

---

- ・ 対象：関東1都3県もしくは福岡在住で、過去1年間のうちに福岡～羽田路線を利用した人
- ・ サンプル数：1都3県155人，福岡県155人
- ・ 実施時期：2015年3月上旬

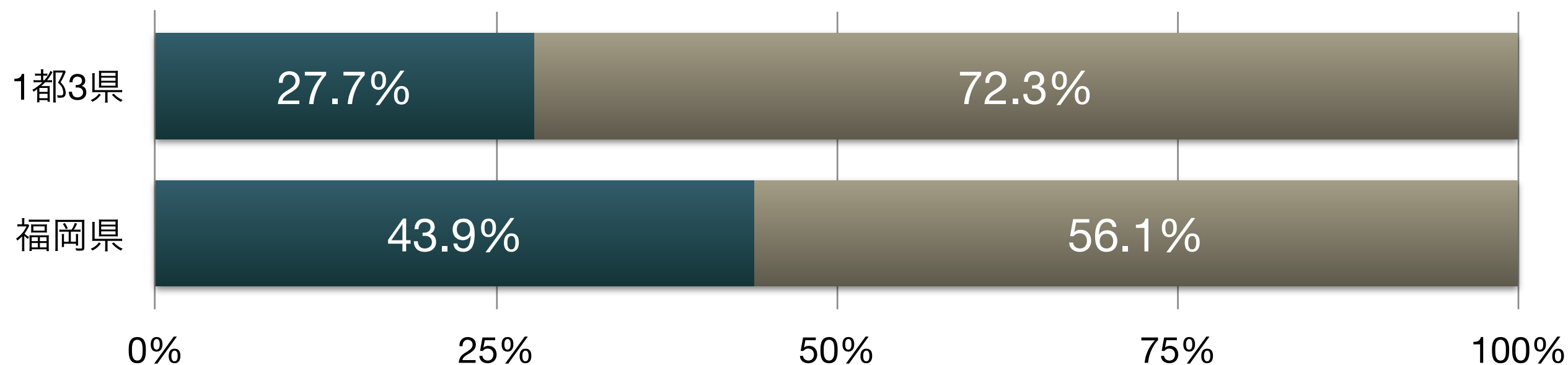
# 北九州～羽田線の認知度

## 定期航路の存在

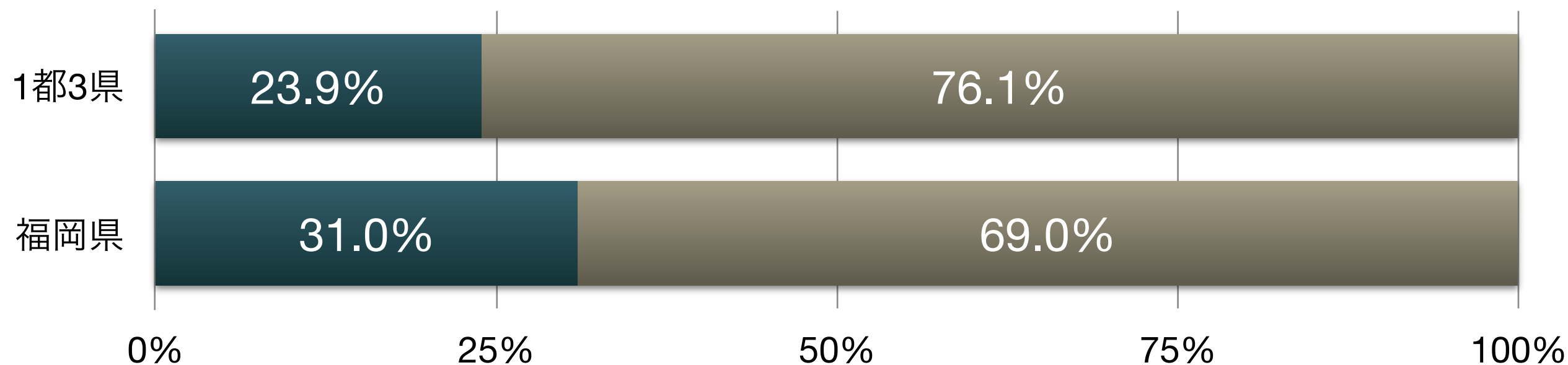


# 北九州～羽田線の認知度

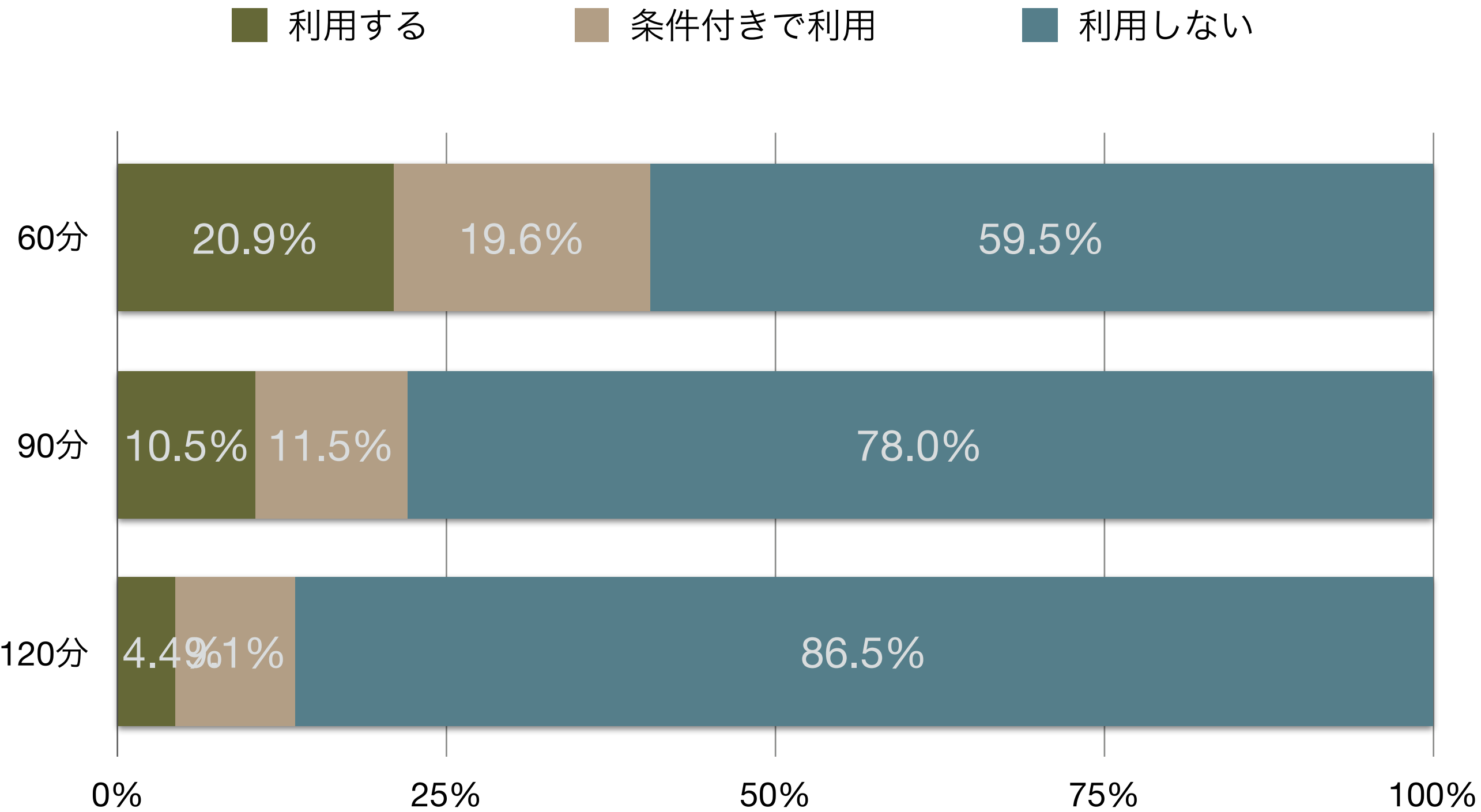
## 夜間便の存在



## 早朝便の存在



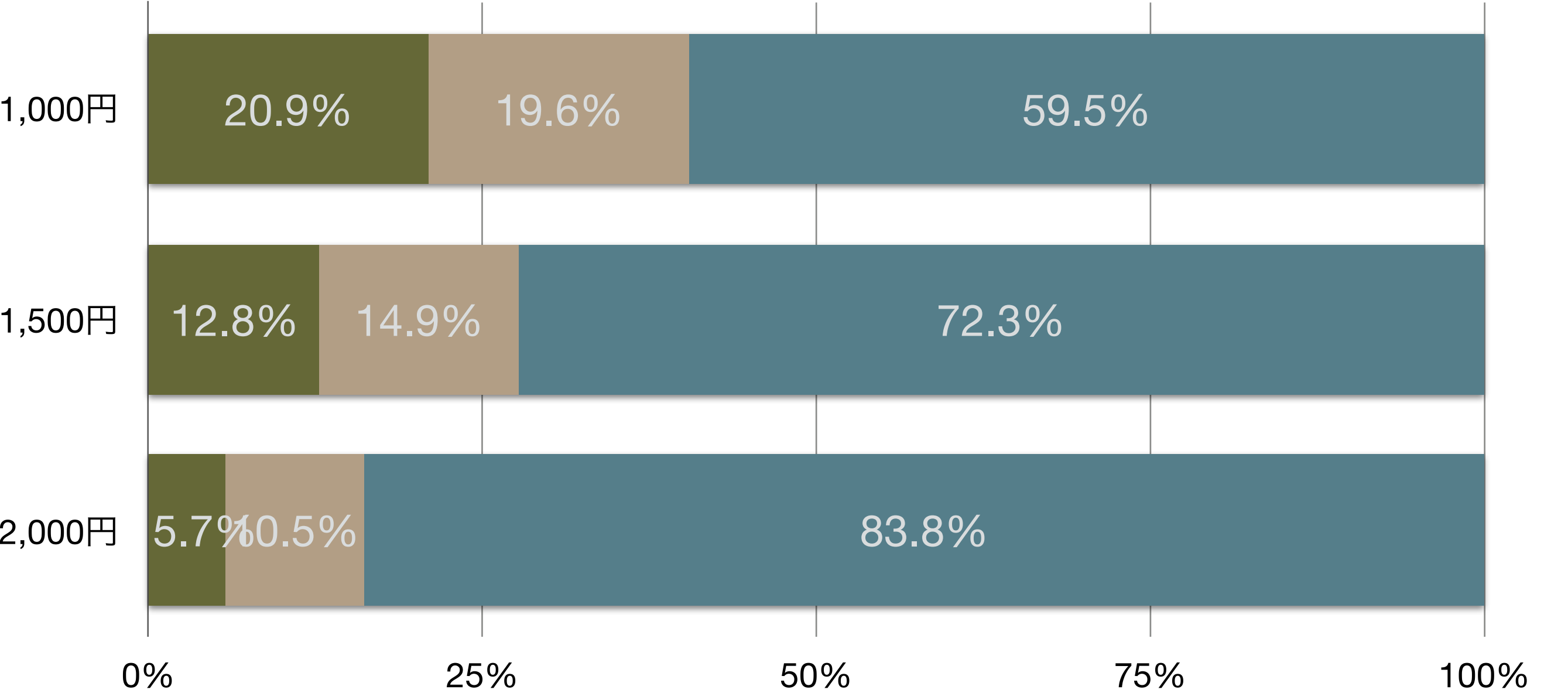
# 福北リムジンの利用意向（1,000円の場合）





# 福北リムジンの利用意向（60分の場合）

■ 利用する      ■ 条件付きで利用      ■ 利用しない



# まとめ

---

- ・ 北九州空港は、アクセスを自動車に依存している
- ・ 夜間便（特に休日）は特徴的な利用のされ方
  - ・ 私用，日帰り，若年層
- ・ 北九州空港の認知度は低くないが，福北リムジンの利用意向も低くない
- ・ さらなる増便，アクセス鉄道建設へ