釜山輸出企業社員の海外出張行動からみた 釜山・福岡間の結合関係

朴 倅 玄*

The Linkage between Pusan and Fukuoka in Terms of Business Travel Activities by Exporting-Firms Staff in Pusan

Jong-Hyun PARK*

Abstract

The purpose of this study is to analyze both characteristics of the linkage between Pusan and Fukuoka and factors affecting it, through an analysis of business travel activities of firms in Pusan, based on the interviews with 62 firms in Pusan which export food and clothes to Japan.

The results are summarized as follows;

1. The business travels from Pusan to Japanese cities consist of international flight from Pusan and railway travels within Japan. A case study of one company shows that frequency of international flight to Fukuoka is higher than business visits and the volumes of dealing there.

2. An *anova* analysis revealed that Fukuoka-oriented firms in terms of business transactions use Fukuoka airport more frequently than other Tokyo- Osaka- or Nagoya-oriented firms.

3. A cluster analysis of the assessment of convenience of Fukuoka international airport identified four types, and Fukuoka is highly appreciated in each type.

4. According to multiple regression analysis between the assessment of convenience and flights to Fukuoka revealed that, the major factors for the firms with plural destinations in Japan including Fukuoka to use Fukuoka international airport are: flight time from Pusan to Fukuoka; movement from international airport to civic center; and transfer to railway.

Key words : business travel activities, Fukuoka, Pusan, international airport

キーワード : 出張行動, 福岡, 釜山, 国際空港

I. はじめに

1) 問題意識

近年、経済のグローバル化により経済面での地域統合が活性化しており、アジアでもアセアン自由貿易地域、華南経済圏、環黄海経済圏、環日本

海経済圏などの地域間の協力関係を強化する議論が活発してきた。特に、日本においても「地方の独自な国際化」として「九州・山口経済圏」を中心とする環日本海経済圏、環黄海経済圏・日韓海峡経済圏などの構想（九州経済調査協会、1988；岡田、1992；西村・林、1992；中藤、1993、1994；

* 東京大学大学院。日本学術振興会特別研究員。

* Graduate Student, University of Tokyo. Research Fellow of the Japan Society for the Promotion of Science.

小川・木幡, 1995) が提示された。

筆者は、「地方都市の国際化からみたこれらの諸地域間の関係に関する実証的研究」の一環として、韓国と日本の地方都市間の結合関係を解明することを主眼として研究を進めてきた。そのうちのひとつの成果として国際旅客流動を取り上げ、アジア都市システムにおける諸都市間の関係を考察するとともに、東アジアの国際的都市システムにおける釜山・福岡間のリンケージが強いことを明らかにした(朴, 1995)。

また2つ目の成果としては、ミクロレベルにおける両都市間の結合関係の特徴を明らかにするために、国際的都市システムの概念を採り入れ、釜山企業の輸出行動からみた釜山-福岡間の結合関係を分析した(朴, 1996)。その結果、釜山の対日輸出企業は福岡を物流拠点(物流)や出張拠点(人流)といったような間接的な目的でよく利用することが明らかになった。

しかしこれらの2つの研究から、今後の研究課題として以下の2点が指摘できる。まず第1に、航空旅客の流動に関する分析ではマクロレベルの分析であったため、目的別旅客流動の考察やその要因にまで踏み込んだ分析にまで至らなかった。第2に、企業の輸出行動に関する分析では、釜山の輸出企業が福岡を取引先拠点(商流)としてよりも出張拠点(人流)としてよく利用する要因にまで踏み込んだ分析を行なうことができなかった。

したがって本稿では、拙稿(朴, 1995, 1996)で明らかになった釜山・福岡間の結合関係を、釜山企業の輸出行動のうち人流(海外出張行動)の側面から分析し、出張拠点として福岡国際空港が重要な地位を占めるというメカニズムを、商流(取引先の分布)の側面と関連づけながら、福岡国際空港の利便性に関する分析を行なうことによって明らかにしようとする。特に輸出企業において海外出張は新規契約を生み出すため、あるいは打ち合わせや商談を行なうために営業活動として非常に重要であると考えられ、その特徴を把握する必要がある。しかし国際空港の利用を含む海外出張に関する従来の研究は決して多いとは言えない¹⁾。こうした点から、企業の海外出張行動を取

り上げる本研究の意義は高いと言える。

2) 研究方法および調査方法

こうした研究目的を達成するために、本稿では以下の段階に分けて分析する。まず最初に、釜山企業の輸出行動における海外出張行動の特徴および福岡国際空港の選択行動の特徴を明らかにする。その際には、個別事例分析を通じて、①海外出張行動の移動経路の特徴、②海外出張行動の背景にある都市別の取引関係および訪問都市と国際空港の選択行動との関係、の2点を分析する(第II章)。

第2に、第1段階の分析結果(海外出張の際に福岡国際空港を利用する行動)の要因を明らかにするため、国際空港の選択行動を商流の側面と関連させながら考察する。分析に際しては、東京・大阪・名古屋・福岡の4都市別における国際空港の利用率と取引先の分布率(商流の側面)との関係を検討する。その理由は、海外出張の際に利用する国際空港の選択行動が当該都市の取引先数の多少および取引先の有無などの、取引先の分布状況によって影響されると考えられるからである(第III章)。

第3に、第1段階・第2段階の分析結果に関する要因分析として、福岡国際空港の利便性に関する評価と福岡国際空港の選択行動との関係を明らかにする。その際には、①釜山企業の福岡国際空港の利便性に関する評価の特徴、②利便性の評価による釜山企業の類型化、③利便性に関する評価と国際空港の利用との関係、の3点を分析する²⁾。海外出張は人間が自ら移動する点が物流とは異なっており、そこには何らかの形で出張者の心理的な要因が影響を与えていると考えられ、両者の関係を明らかにする必要がある(第IV章)。

以上の3段階の分析を通じて、釜山企業の海外出張行動からみた福岡国際空港の選択行動の特徴(第II章)およびその要因(第III・IV章)が明らかになると言える。

なお、本稿の分析で用いるデータは、アンケートおよび聞き取り調査(1995年3月、5月~6月、12月~1996年1月)により収集した。対象企業は、釜山商工会議所発行の『釜山地域輸出現状』(1994年)から抽出した。抽出した企業はこの報

表 1 調査対象企業の構成.

業種区分	A. 対日輸出企業数	B. 調査対象企業数	C. 回収数	B/A (%)	C/A (%)	C/B (%)
食 品	66	41	38	62.1	57.6	92.7
衣 服	57	31	24	54.4	42.1	77.4
1. 原 糸	6	1	0	16.7	0.0	0.0
2. 織 物	14	6	3	42.9	21.4	50.0
3. 衣 服	28	17	17	60.7	60.7	100.0
4. 皮製品	9	7	4	77.8	44.4	57.1
合計	123	72	62	58.5	50.4	86.1

(アンケート調査により作成. 1995年 3月, 5～6月, 12月～1996年 1月)

告書に掲載されている釜山広域市の輸出企業のうち、食品、衣服およびその原料・付属品を日本に専門的に輸出している業者（企業数 123）である。これらの企業のうち協力が得られた 72 社に対し調査票を郵送し、後日訪問して調査票を回収し、あわせて聞き取りを行なった。最終的には 62 社（食品 38 社；衣服 24 社）からデータが得られた。調査票の回収率は食品が 92.7 %、衣服が 77.4 %であった（表 1）。なお主な質問項目は、企業の事業全般、取引状況、貨物輸送の状況、海外出張の状況などの 4 つの点で、回答は当該企業の輸出担当者に依頼した。本稿では、質問項目のうち海外出張の状況を取り上げ、論を進めることにする。

II. 釜山企業の海外出張行動の特徴

1) 調査対象企業の概観

釜山広域市は、面積が 647.28 km²、人口 383 万 9,074（1994 年現在）で、韓半島の南東端に位置している都市である。表 2 は製品別にみた釜山の輸出企業の特徴である。868 社のうち対日輸出企業は全体の 38.6 %（335 社）を占め、対日輸出依存度は非常に高い。釜山地域の輸出企業の業種別構成比をみると、靴およびその付属品（20.4 %）、衣服およびその付属品・原料（18.5 %）、飲食料品（9.0 %）の 3 業種の割合が高い。また対日輸出企業の業種別構成比をみると、飲食料品（19.7 %）衣服およびその付属品・原料（16.4 %）、靴およびその付属品（15.5 %）の割合が高く、合わせて全体の約 5 割を占めており、釜山地域の輸出

企業が軽工業に特化していることを示している。これら 3 業種の対日依存度をみると、食品業者 78 社のうち 66 社が対日輸出を行っており、その依存度は極めて高い（84.6 %）。これに次いで対日輸出企業の割合が高い業種は衣服 34.2 %、靴 29.4 %である。したがって、本稿ではこれらの食品・衣服を扱う業者を調査対象企業として取り上げる。

2) 海外出張行動の特徴

ここでは、釜山企業社員の海外出張の移動経路の特徴を考察する³⁾。まず各企業の出張回数をみると（図 1）、年 1 回～4 回が 21 社（全体の 33.9 %）、年 5 回～9 回が 17 社（27.4 %）、年 10 回～14 回が 14 社（33.3 %）であり、これらで全体の 8 割以上を占めている。一方、年 15 回以上の海外出張をする企業は 10 社（16.2 %）と決して多くはない。しかし業種別の特徴をみると、食品業者では 9 回以下の出張が全体の約 7 割（28 社）を占めるのに対して、衣服業者は 10 回以上が約 6 割（14 社）を占めている。またこの数字を業種別の取引企業数と比較すると、衣服業の海外出張回数は取引企業数に比べてかなり多いことがわかる。

次に、釜山企業の海外出張の移動経路の特徴を考察する。海外出張には国境という障害が存在するため、1 回の出張に複数の取引先を訪問する機会が多い。聞き取り調査によると、釜山から日本への国際移動は航空によって行なわれ、日本国内移動は鉄道（新幹線）によって行なわれる。ここでは、事例として CH 社の海外出張の移動記録を

表 2 釜山広域市における輸出企業の特徴 (1993年).

	A. 釜山地域の輸出企業数 企業数 (構成比, %)	B. 釜山の対日輸出企業 企業数 (構成比, %)	対日依存度 B/A (%)
飲食料品	78 (9.0)	66 (19.7)	84.6
衣服及びその付属品・原料	161 (18.5)	55 (16.4)	34.2
靴及びその付属品	177 (30.4)	52 (15.5)	29.4
魚 網	14 (1.6)	1 (0.3)	7.1
木材及び木製品	5 (0.6)	3 (0.9)	60.0
化学及び関連製品	60 (6.9)	19 (5.7)	31.7
ゴム及びプラスチック製品	28 (3.2)	11 (3.3)	39.3
非金属鉱物製品	6 (0.7)	2 (0.6)	33.3
鉄鋼製品	32 (3.7)	12 (3.6)	37.5
金属製品	70 (8.1)	17 (5.1)	24.3
機械及び機械付属品	72 (8.3)	23 (6.9)	31.9
電気・電子製品	43 (5.0)	12 (3.6)	27.9
船舶及び機材	17 (2.0)	8 (2.4)	47.1
運動・レジャー用品	38 (4.4)	22 (6.6)	57.9
娯楽用品	22 (2.5)	8 (2.4)	36.4
その他の雑製品	45 (5.2)	24 (7.2)	53.3
合 計	868 (100.0)	335 (100.0)	100.0

(釜山商工会議所発行『釜山地域輸出現状』(1994年)をもとに作成)

図 1 釜山広域市における業種別の取引先数と海外出張数.
(アンケート調査により作成)

紹介する。CH 社は 1981 年に設立され、1995 年現在の従業員が 72 人で、釜山広域市東萊（ドンネ）区に本社を置き、ニット・トレーナー系の衣類を日本に輸出している輸出専門業者である。表 3 は CH 社の取引状況を表わしている。1995 年 1 月～12 月までの取引件数は 97 件で、その金額は 5,501,598 ドルであった。契約金額からみた取引

先の都市別のシェアは大阪、東京、名古屋の順で、それぞれ 37.2 % と 36.1 %、11.3 % となっている。このうち東京 4 社・大阪 3 社の総合商社とは間接輸出をしており、大阪 1 社・名古屋 1 社には直接輸出をしている⁴⁾。

表 4 は、CH 社の職員（社長 1 人、営業部員 2 人）が、1996 年 1 月 16 日（火曜日）から 19 日

表 3 釜山 CH 社の取引状況 (1995年 1 月～12 月)。

都市	取引先		取引 件数	数量 (着)	契約金額	
	(a)	(b)			金額 (ドル)	割合
東京	S1	I	3	47,650	425,508	36.1%
		J	15	46,802	545,348	
	S2	A	2	4,110	46,344	
		F	7	21,165	180,411	
		G	3	21,260	144,422	
	N1	A	7	62,339	642,483	
		小計		37	203,326	
大阪	S3	E	3	4,550	42,273	37.2%
		B	2	3,100	34,491	
		C	25	132,312	1,729,213	
	N2	K	1	3,000	26,700	
		F	L	4	8,500	
	—	OZ	3	10,000	114,200	
	小計		38	161,462	2,044,577	
名古屋	—	EY	20	66,669	623,769	11.3%
釜山	—	KY	2	21,200	848,736	15.4%
合計			97	452,657	5,501,598	100.0%

(a)は商社, (b)はメーカーを指す。

取引先のアルファベットは企業名の略語として用いた。

(聞き取り調査により作成)

(土曜日) までに出張した移動記録である。まず移動プロセスに注目すると、1 月 16 日にソウルの金浦国際空港から成田国際空港へと移動した後に、14 時から業務が始まり、当日は 3 社と商談、打ち合わせを行なった。翌日 (17 日) は、東京で 3 社と取引商品に関する商談を行なった後に、名古屋へと移動した。1 月 18 日の午前には、岐阜でメーカーと商談を行なった後に、大阪へ移動して 2 社と打ち合わせをした。1 月 19 日 (金曜) は、午前中に 1 社においてサンプルについての意見を受け取り、午後釜山に移動した。

以上の分析結果から、釜山企業社員は 1 回の海外出張に複数の都市を訪問するケースが多いことが明らかになった。こうしたことは、本稿の分析対象が輸出専門業者でその営業活動およびマーケティング市場の範囲が海外地域であることに起因

しており、国境による移動の制約が生じるからであると解釈できる。

3) 福岡国際空港の選択行動の特徴

ここでは、福岡国際空港の利用が多い企業の海外出張行動を考察する。その際には、①食品業種を事例に、海外出張の行動の背景にある都市別の対日取引関係の特徴、②海外出張の際の訪問都市と国際空港の選択行動との関係に注目する⁵⁾。

まず釜山 DY 社の事例を紹介する。DY 社は 1982 年に設立され、現在従業員 56 人で、釜山広域市砂下 (サハ) 区に本社を置き、水産加工物 (冷凍食品) を日本に輸出している輸出専門業者である。表 5 は 1995 年 12 月現在 DY 社の取引先別の輸出商品の内容を示している。DY 社の年間輸出金額は 4,562,301 ドルで、日本の取引先の都市別分布は東京 2 社・大阪 3 社・仙台 1 社・福岡

表 4 釜山CH 社職員の海外出張記録 (1996年 1月).

日程	時刻	移動都市	接触先	目的
1月16日 (火)	7:00~8:00	①釜山→ソウル	—	移動
	9:20~11:20	②ソウル→東京	—	移動
	14:00~16:00	(日本橋)	商 社	商 談
	17:00~18:00	(両 国)	商 社	商 談
	18:30~19:00	(原 宿)	メーカー・商社	展示会
1月17日 (水)	9:30~10:50	(青 山)	商 社	商 談
	11:30~12:30	(原 宿)	メーカー・商社	展示会
	14:00~16:00	(駒 込)	商 社	商 談
	17:00~17:30	(大手町)	店 舗	商 談
	17:50~19:30	③東京→岐阜	—	移動
1月18日 (木)	9:20~11:00	(住田町)	メーカー	商 談
	12:30~14:00	④岐阜→大阪	—	移動
	14:00~16:30	(谷 町)	メーカー	商 談
	17:00~20:30	(本 町)	商 社	商 談
1月19日 (金)	9:20~11:00	(本 町)	商 社	商 談
	11:00~11:30	(本 町)	商 社	展示会
	14:30~16:30	⑤大阪→釜山	—	移動

移動都市の () は接触先の地名を指す.

(聞き取り調査により作成)

2社, 名古屋1社である。このうち輸出経路(直接・間接的輸出)に注目すると, 商社を通じて間接輸出の割合が, メーカーと取引している直接輸出(名古屋1社)より高い。また取引金額からみた輸出商品の構成比は, アナゴ(全体の40.2%)・トリガイ(27.3%)が最も高く, 次いで帆立貝(11.5%)・赤貝(6.7%)・貝柱(5.4%)である。その他にカマス・サヨリ・カワハギ・サバ・アサリ・シャコ・ハゼは比較的取引量が少ない。

図2は, 釜山DY社の日本の取引先の所在都市別の取引量(輸出金額)と国際空港の利用率, 実際訪問比率を示している。まず取引先の都市別の取引量のシェアをみると, 名古屋(31.2%), 大阪(25.0%), 福岡(21.6%), 東京(20.9%), 仙台(1.4%)の順となっており, 福岡への輸出金額は他都市に比べて抜きんでているとは言えない。次に海外出張の際に利用した国際空港をみる。DY社の理事が1994年1年間に来日した計14回のうち, 利用空港の割合は, 福岡42.8%, 大阪28.6%, 東京14.3%, 名古屋14.3%となってお

り, 福岡国際空港の利用率が他都市に比べて高いことがわかる。最後に, 日本へのお出張時に立ち寄った回数をみると, のべ40回の訪問回数のうちわけは東京が30.0%, 名古屋30.0%, 大阪25.0%, 福岡15.0%であり, 実際に福岡を訪問した回数は3大都市よりも低い。

ここで注目すべき点は次の3点である。まず第1に, 福岡にある取引先への輸出金額はさほど多くないのに比べ, 空港の利用率は相対的に高いシェアを占めている点である。したがって, 取引金額と当該都市の国際空港の利用率とは関係が薄いと言える。

第2に, 各都市への訪問比率と当該都市の国際空港の利用数のシェアが異なる点である。福岡との関連で言えば, 3大都市にある取引先を訪問する際には, 当該都市の国際空港を利用する場合と他都市の空港を利用してから当該都市に移動する場合があるが, 福岡の取引先を訪問する際には, 他都市の国際空港を利用してから福岡に移動するよりも直接福岡空港を利用するケースが多い。

表 5 釜山 D Y 社の取引先別輸出商品（1995年 1 月～12 月）。

金額ドル (重量・kg)	東京		大阪			名古屋	福岡		仙台	合計・ドル (kg)
	F 社	SK 社	B 社	E 社	J 社	A 社	C 社	D 社	H 社	
ア ナ ゴ	109,180 (25,500)	372,448 (45,520)	209,716 (47,980)	81,959 (10,100)	— (0)	1,058,792 (131,960)	— (0)	— (0)	— (0)	1,832,095 (261,060)
トリガイ	44,330 (3,410)	— (0)	404,412 (22,994)	— (0)	— (0)	335,998 (19,862)	400,644 (25,020)	— (0)	62,283 (2,460)	1,247,667 (73,746)
カ マ ス	— (0)	— (0)	3,280 (410)	— (0)	— (0)	29,016 (4,680)	— (0)	— (0)	— (0)	32,296 (5,090)
輸 出	サ ヨ リ	— (0)	30,612 (5,140)	189,969 (37,600)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	220,581 (42,740)
	カワハギ	— (0)	— (0)	46,732 (16,200)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	46,732 (16,200)
	サ バ	— (0)	— (0)	12,650 (5,500)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	12,650 (5,500)
商 品	貝 柱	— (0)	— (0)	— (0)	178,105 (7,080)	— (0)	68,673 (3,143)	— (0)	— (0)	246,778 (10,223)
	帆 立 貝	— (0)	— (0)	— (0)	10,430 (2,490)	— (0)	— (0)	514,292 (132,930)	— (0)	524,722 (135,420)
	赤 貝	— (0)	305,395 (14,220)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	305,395 (14,220)
	ア サ リ	34,800 (12,000)	54,000 (13,500)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	88,800 (25,500)
	シ ャ コ	— (0)	525 (75)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	525 (25)
	ハ ゼ	— (0)	— (0)	— (0)	4,060 (9,000)	— (0)	— (0)	— (0)	— (0)	4,060 (9,000)
金額合計	188,310	762,980	866,759	260,064	14,490	1,423,806	469,317	514,292	62,283	4,562,301
(%)	20.9%		25.0%			31.2%	21.6%		1.4%	100.0%
重量合計	(40,910) (78,455)		(130,724) (17,180) (11,490)			(156,502)	(28,163) (132,930)		(2,460)	(598,814)
(%)	19.9%		26.6%			26.1%	26.9%		0.4%	100.0%

(聞き取り調査により作成)

最後に上記の 2 点から、輸出の取引量よりは出張の際に福岡国際空港を利用する割合は高いが、実際に訪問した都市の訪問回数からみると相対的に低いことがわかる。言い換えれば、釜山企業の海外出張の側面からみた福岡の地位は、実際に訪問された都市別の回数よりも空港利用の面において高く評価されていると解釈できる。

III. 取引先の分布と国際空港の選択行動との関係

ここでは、前章で明らかになった海外出張の際に福岡国際空港を利用する要因を明らかにするため、国際空港の選択行動を商流の側面と関連させながら考察する。分析に際しては、グループごとの違い（ここでは 4 つの都市間の違い）を判別する多次元配置分散分析を用いて、福岡と東京、大

図 2 釜山 DY 社における取引量・国際空港利用率・訪問率間の関係 (1994 年)。
(聞き取り調査により作成)

阪、名古屋におけるそれぞれの国際空港の利用率と取引先の分布率との関係を検討する。分析手順は以下の通りである。

第 1 段階として、1 次元配置分散分析を用いて国際空港の利用率と取引先の分布率との関係を明らかにする。分析手順を述べると、まず個々の企業を 4 つの都市に取引先があるかどうか (以下「取引先の有無」と表記)、また取引先が多いか少ないか (「取引先の多少」) によって分類する。次に分類されたグループごとに当該都市における国際空港の平均利用率を算出する。最後に 1 次元配置分散分析を行ない、分類されたグループごとに国際空港の平均利用率の違いがあるかどうかを明らかにする。

第 2 段階では、各都市に取引先がある企業および取引先数が多い企業に関して、平均指向率をもとに、企業の輸出行動 (商流 (取引先の分布)・人流 (国際空港の利用)) と都市 (東京・大阪・名古屋・福岡) との間にはどのような関係があるか (交互作用) を明らかにする。分析に際しては 2 次元配置分散分析を用いるが、その手順は以下の通りである。まず企業の輸出行動を商流・人流の 2 つのグループに、都市を東京・大阪・名古屋・福岡の 4 つのグループに分ける。次に輸出行動 (2 つのグループ) と都市 (4 つのグループ) の組み合わせ (2×4 の行列) に関するそれぞれ平均指向

率を算出する。すなわち、商流に関しては取引先の平均分布率、人流に関しては国際空港の平均利用率をそれぞれ算出する。最後にこれらの 2×4 の行列の組み合わせの変動が残差 (各グループ内) の変動に比べて大きいか少ないかを分析する。仮に変動量が多いのであれば、その原因は「都市と輸出行動の間に交互作用があるためである」と考えることができる。

まず第 1 段階の分析として、①取引先の有無と国際空港の利用率との関係を考察する。表 6 は福岡と 3 大都市の 1 次元配置分散分析の結果を示している。まず福岡に注目すると、取引先がある場合の利用率は、取引先がない場合の利用率よりも高い。次に 3 大都市をみると、当該都市に取引先がある場合に当該国際空港の利用率は約 3 割を占めており、取引先がない場合の国際空港の利用率より高い。1 次元配置分析結果から得られた F 値は、福岡、3 大都市のそれぞれ 14.82、48.26 であり、1%水準で有意であった⁶⁾。したがって、取引先の有無によって当該都市の空港利用率が異なることが確認された。

次に②取引先数の多少と当該都市の国際空港の利用率との関係を検討する (表 7)。取引先数の多少の区分は全取引先の 50% を基準とした。まず福岡をみる。全取引先の 50% 以上が福岡にある場合の福岡国際空港の利用率は 76.3% で、50% 未満 (36.4%) より高いことがわかる。1 次元配置分散分析から得られた F 値も 11.68 と有意であり、福岡の場合は取引数の多少によって国際空港の利用率は高いことが確認された。しかし 3 大都市の場合に注目すると⁷⁾、得られた F 値が相対的に低く、取引先数の多少によって空港利用率の差異は認められなかった。

以上の第 1 段階の分析結果から、福岡に取引先が多い企業および取引先がある企業の福岡国際空港の利用率が、福岡に取引先が少ない企業あるいは取引先がない企業の利用率より高いことが明らかになった。

最後に第 2 段階の分析として、企業の輸出行動 (商流・人流) と都市 (東京・大阪・名古屋・福岡) との間にはどのような関係があるか (交互作

表 6 取引先の有無と国際空港の平均利用率との関係.

取引先の有無	各都市別の国際空港の平均利用率			
	福岡	東京	大阪	名古屋
1. 有 (企業数)	54.5% (33)	35.3% (33)	39.4% (42)	26.3% (9)
2. 無 (企業数)	21.0% (29)	6.3% (29)	28.3% (20)	1.7% (53)
分散分析 (F 値)	14.82**	48.26**		

**F 検定により 1 % で有意.

(1 次元配置分散分析の結果により作成)

表 7 取引先数の多少と国際空港の平均利用率との関係.

取引先数の多少	各都市別の国際空港の平均利用率			
	福岡	東京	大阪	名古屋
1.50% 以上 (企業数)	76.3% (15)	45.7% (15)	38.3% (19)	36.5% (3)
2.50% 未満 (企業数)	36.4% (18)	27.8% (18)	43.0% (23)	22.3% (6)
分散分析 (F 値)	11.68**	1.13		

**F 検定により 1 % で有意.

(1 次元配置分散分析の結果により作成)

図 3 取引先の分布率と国際空港の利用率との交互作用—当該都市に取引先がある場合.

*: F 検定により 5 % で有意.

(2 次元配置分散分析により作成)

図 4 取引先の分布率と国際空港の利用率との交互作用—各都市に取引先が多い場合.

*: F 検定により 5 % で有意.

(2 次元配置分散分析により作成)

用)を明らかにする。まず各都市に取引先がある企業について考察する (図3)。取引先の平均分布率をみると、3大都市と福岡はそれほど差異がみられないが、国際空港の平均利用率をみると福岡は3大都市より高いことがわかる。2次元配置分散分析結果から得られたF値(2.78)は5%水準で有

意であった。次に各都市に取引先が多い企業に関して分析する (図4)。平均取引先の比率をみると3大都市・福岡はそれほど差異がみられないが、それぞれの国際空港の平均利用率をみると3大都市より福岡は高くなっている。2次元配置分散分析の結果から得られたF値(3.83)は5%水準で

有意であった。

こうした第2段階の分析結果から、福岡に取引先がある企業および福岡に取引先が多い企業の福岡国際空港の利用率は福岡の取引先の分布率より高いことに対して、3大都市に取引先がある企業あるいはそこに取引先の多い企業はその逆の傾向にあることが明らかになった。

IV. 福岡国際空港の利用と利便性との関係

前章では、福岡国際空港の選択行動を商流（取引先の分布）と関連させながら考察したが、ここでは釜山輸出企業が福岡国際空港をよく利用するメカニズムを、福岡国際空港の利便性に関する分析を通じて明らかにしようと試みる。分析に際しては、釜山企業の福岡国際空港の利便性に関する評価の特徴、利便性の評価による釜山企業の類型化、利便性に関する評価と国際空港の利用の関係、の3点を考察する。

1) 福岡国際空港の利便性に関する評価

ここでは、釜山企業の福岡国際空港の利便性に関する評価の特徴を考察する。福岡国際空港の利便性に関する質問項目は、1. 国際空港から都心までの移動の便利さ（以下「都心」と表記）、2. 取引企業までの移動の便利さ（「取引企業」）、3. 運航時間の短さ（「運航時間」）、4. 運賃の安さ（「運賃」）、5. 新幹線との連絡の便利さ（「新幹線」）、6. 定期便数の便利さ（「定期便数」）、7. 座席予約の容易（「座席予約」）、8. 空港施設の充実（「空港施設」）、9. 空港の通関の便利さ（「空港の通関」）、10. 心理的に短距離（「心理的距離」）である。設問は、「福岡国際空港を利用する際に、3大都市と比べて次の項目についてどの程度便利だと思えますか」という形で尋ねた。また評価方法は、上記の10項目を5段階評点によって評価するよう釜山企業の輸出担当者に求めた⁸⁾。

図5は、釜山企業が認識している福岡国際空港の利便性に関する平均評点を示している。全般的な傾向をみると、釜山から福岡への移動の利便性に関する2項目（「心理的距離」「運航時間」と、福岡から日本国内の移動の利便性を表す3項目（「取引先」「都心」「新幹線」）の平均評点が高い。

図5 福岡国際空港の利便性に関する平均評点
(1994年).
(アンケート調査により作成)

次いで航空会社によって規定される「運賃」「定期便数」「座席予約」の評点が高い。一方、福岡空港の利便性に関する項目（「空港施設」「空港の通関」）は平均評点が低い。

2) 福岡国際空港の利便性の評価による類型化

ここでは、利便性の評価による釜山企業の類型化を行なう。分析に際しては、上記の10項目別の47社の評点をもとにWard法クラスター分析を行なった。グルーピングの過程でグループ間の距離が不連続的に変化する段階に着目して、4つのグループを抽出した（表8）。

第1クラスターには23社が含まれる。このタイプの特徴をみると、釜山から福岡への国際移動・福岡から日本国内移動、そして航空会社に関する8項目の評点が高いことや各項目別の評点の差が少ないことから、このクラスターを「国際移動・国内移動・航空会社に関する項目の評価が高い企業」と名付ける。

第2クラスターには4社が含まれ、福岡から日本国内移動に関する2項目（「新幹線」「都心」）、釜山から福岡までの国際移動に関する項目（「心理的距離」）に高い評価が与えられている一方、その他の項目に対する評点は低い。したがって、このクラスターは「距離のアクセスに関する評価が高い企業」とであると解釈する。

表 8 福岡国際空港の利便性に関するクラスター別の平均評点.

	各クラスターの平均評点			
	第 1 クラスター (23)	第 2 クラスター (4)	第 3 クラスター (12)	第 4 クラスター (8)
新 幹 線	3.7	4.5	4.5	2.6
都 心	3.7	3.3	3.9	4.9
取 引 先	4.0	2.5	3.9	4.9
心理的距離	3.9	3.0	3.9	4.6
運 航 時 間	4.0	2.0	3.8	5.0
運 賃	3.0	1.0	2.5	4.4
運 航 便 数	3.3	1.5	3.5	3.0
座 席 予 約	3.5	1.3	1.7	2.9
空 港 通 関	2.4	1.3	1.6	2.1
空港の施設	2.7	1.3	1.8	2.1

() は企業数を指す.

(クラスター分析の結果により作成)

第 3 クラスターは、「新幹線」「定期便数」に関する評価が相対的に高い点に特徴があり、12 社が含まれる。したがって、このクラスターを「輸送機関に関する評価が高い企業」と解釈する。第 4 クラスターには 8 社が含まれ、「運航時間」「都心」「取引先」の項目に特に高い評価が与えられている。したがって、このクラスターは「時間コストに関する評価が高い企業」と名付けた。

以上の分析結果から、第 2 クラスター (4 社) を除く第 1, 第 3, 第 4 クラスターに含まれる企業は、福岡国際空港の利便性に関して相対的に高い評価を与えており、釜山企業の福岡国際空港の利便性に関する評価は全般的に高いことが明らかになった。

3) 福岡国際空港の利用と利便性に関する評価

ここでは、利便性に関する評価と福岡国際空港の利用との関係を考察する。分析手順は以下の通りである。まず釜山企業を、①全企業 47 社、②福岡に取引先がある企業 30 社、③福岡に取引先数が多い企業 13 社に分ける⁹⁾。次に①②③のケース別において、福岡国際空港の利用率を被説明変数、上記の 10 つの項目に与えられた評点を説明変数としてステップワイズ法の重回帰分析を行なう。被説明変数 (利用率) への寄与が明白に認められる説明変数のみが重回帰式の中に取り込まれ、

図 6 福岡国際空港の利便性に関する評価と利用率との関係.

**: F 検定により 1% で有意

*: 5% で有意

(重回帰分析の結果により作成)

同時にその寄与の相対的な大小を表わす標準偏回帰係数が得られた。

図 6 は重回帰分析の結果を要約したものである。「①全企業 47 社」に関しては、利便性に関する 10 項目は有意な標準偏回帰係数を示さず、重回帰式に取り込まれなかった。これに対して「②福岡に取引先がある企業 30 社」「③福岡に取引先が多い企業 13 社」に関しては、得られた重回帰式が 1% 水準で有意であった¹⁰⁾。とりわけ、F 検定を行

なった結果、標準偏回帰係数が有意だった項目を見ると、「②福岡に取引先がある企業」については「新幹線」（標準偏回帰係数0.581）、「③福岡に取引先が多い企業」については「都心」（標準偏回帰係数0.522）・「運航時間」（標準偏回帰係数0.382）である。

以上の分析結果から、以下の3点が明らかになった。まず第1に、全企業47社に関して有意な結果がでないことから、福岡に取引先がない（17社）企業は福岡国際空港の利便性に関する評価が高いとはいえ、利便性に関する評価のみが福岡国際空港の利用を引き起こす直接的要因として働いているとは言えないことが明らかになった。

第2に「都心」「新幹線」「運航時間」などの項目に付与された評価は、釜山企業の日本の取引先が福岡を含む複数の都市に存在している場合に、福岡国際空港の利用率を説明する要因として重要であることが明らかになった。

第3に、以上の2点から、取引先の分布といった商流の側面の特徴と国際空港の利便性に関する評価が互いに関連しあい、海外出張の際に利用する国際空港の選択行動の重要な要因として作用していることが明らかになった。

V. 結 び

本稿では、釜山企業社員の海外出張というビジネスを目的とした航空旅客を取り上げ、海外出張行動の特徴や福岡－釜山間の結合関係を規定する要因を考察した。その結果、次の4点が明らかになった。

（1）釜山企業の海外出張行動の特徴について分析した結果、第1に釜山企業社員は1回の海外出張に複数の都市を訪問するケースが多いこと、第2に福岡国際空港の選択行動の特徴は取引量や実際の訪問した都市別の回数よりも空港の利用率の面において高く評価されていること、の2点が明らかになった。

（2）多次元配置分散分析によって国際空港の利用率と取引先の分布率との関係を検討した結果、第1に福岡に取引先がある企業および取引先が多い企業の福岡国際空港の利用率は、3大都市に取

引先がある企業と取引先の多い企業の3大都市国際空港の利用率より高いこと、第2に福岡に取引先がある企業および福岡に取引先が多い企業の福岡国際空港の利用率は福岡の取引先の分布率より高いことに対して、3大都市に取引先がある企業あるいはそこに取引先の多い企業はその逆の傾向にあること、が明らかになった。

（3）クラスター分析・重回帰分析によって福岡国際空港の利便性に関する評価と利用率との関係を分析した結果、第1に福岡空港の利便性に関する全般的な評価は高いこと、第2に釜山企業の取引先が福岡を含む複数の都市に存在している場合に福岡国際空港を利用する要因は、「新幹線」「都心」「運航時間」などの項目に対する評価であること、の2点が明らかになった。

本稿の分析結果から、福岡国際空港の利便性に関する項目に付与された評価が非常に高く、「新幹線」「都心」などの項目が重回帰式に取り込まれたことは、注目すべき点であると言える。仮に福岡国際空港が新東京国際空港と同様な立地条件であると仮定するならば、3大都市に立地している国際空港の利用率より高いことが予想されるとは言えないのではないかと考えられる。都心から近距離に立地しており、新幹線との乗り継ぎの利便性を持っていることは、福岡国際空港の利用を引き起こす重要な要素の1つで、こうしたメリットを生かして、東アジアとの関係に関する地域政策に取り組むべきであると言える。

謝 辞

本稿の作成にあたり、御協力して頂いた釜山企業の担当者ならびに、取引状況の資料及び事例分析に協力して下さった盧 起榮・金 熙哲氏にお礼申し上げます。分析にあつては、金沢大学の神谷浩夫先生に貴重なコメントを頂きました。今までの私を育て、来日留学を励まして下さった父母に心から感謝します。本稿は1996年6月に東京大学大学院理学研究科に提出した修士論文の第4章をもとにしたものである。なお、本稿の骨子は、1996年3月の日本地理学会春季学術大会（慶応義塾大学）において発表した。

注

- 1) 国際的レベルではないが、国内レベルに関しては Törnqvist (1970) の研究が注目される。彼はスウェーデンにおける企業の職員の出張パターンを明らかにするため、航空利用者のうち業務移動者を対象にアンケート調査を実施し、航空ネットワークが移動に与える影響を指摘している。
- 2) 海外出張の際に利用される国際空港は、企業のスケジュールによって決定される。そのスケジュールを規定する要因は様々であるが、日本の取引先からいくつかが都合がよい日程を提示された上で、輸出企業が出張スケジュールを作る場合が最も多い。すなわち、スケジュールを立てる際には取引先の事情以外にも輸出企業の取引状況や他の要素が作用すると思われる。したがって、本稿では日本の取引先の事情以外に、輸出企業のスケジュールの決定に作用する要因としてこれらの要素がどのように作用しているかについて検証する。
- 3) 質問は「1994年に海外出張で、どの空港を何回利用しましたか」という設問をした。しかし利用する空港というのは、韓国側の出発都市（釜山・ソウル）と日本側の到着都市の回数を示しており、釜山に帰国する際の日本の出発都市の回数を集計することは不可能であった。したがって本稿では、韓国の出発都市と日本の到着都市との利用状況に注目する。ここで言う海外出張回数とは、1994年に日本の各都市別（主に東京・大阪・名古屋・福岡）の国際空港を利用した回数を合計したものである。
- 4) 直接輸出とは、個々の釜山輸出企業が商社を通すよりも直接メーカーと契約・取引関係を結んでいることを示しており、間接輸出とは個々の企業が直接メーカーと契約・取引するよりも商社との契約・取引によって輸出行動を行なうことである。
- 5) 事例としてDY社を取り上げる理由は、第1に調査期間の内に日本への海外出張行動が行なわれたこと、第2に社員の移動経路を明確に把握できること、第3に福岡と3大都市に取引先が分布していること、第4に福岡国際空港の利用が多いこと、などが挙げられる。
- 6) 東京、大阪、名古屋に関する1次元配置分散分析の結果は、それぞれ19.37**、1.08、52.65**であった。ここでは3大都市をひとまとめにした平均に関する1次元配置分散分析の結果を用いて解釈する。その理由は本章の分析目的が福岡と3大都市との違いを明らかにすることであるからである。なお、**は1%水準で有意であることを示す。
- 7) 1次元配置分散分析から得られたF値をみると、東京、大阪、名古屋がそれぞれ2.34、0.37、0.60で、3大都市とひとまとめにした結果と同様に、有意な違いは確認されなかった。
- 8) 福岡国際空港の利便性に関する評価について47社から回答を得られた。なお評価は、1. 全然認識しない、2. 認識しない、3. ふつう、4. 認識する、5. 非常に認識するという5段階によって測定した。すなわち各項目に対する便利さの認識度が高いほど各項目の得点は高い。
- 9) これらの3つに分ける理由は以下の通りである。前章の分析結果から国際空港の利用率は、取引先があるかどうか（「取引先の有無」）と取引先が多いか少ないか（「取引先の多少」）によって、それぞれ異なることが明らかになった。したがって、本章では福岡国際空港の利便性に関する評価とその利用行動との関係が、取引先の分布によってどのような違いがみられるかを考察する。
- 10) 「②取引先がある企業30社」と「③取引先が多い企業13社」の重相関係数は、それぞれ0.581、0.886で、F検定により5%水準で有意であった。

文 献

- 九州経済調査協会編（1988）：1988年度九州経済白書—アジア地域と地域経済—。九州経済調査協会，192 p.
- 中藤康俊（1993）：「環日本海経済圏」形成の意義と課題。経済地理学年報，39，1-17.
- 中藤康俊（1994）：環日本海経済圏の現状と展望。産業立地，33-10，4-13.
- 西村 明・林 一信編（1992）：環黄海経済圏創生の課題と展望。九州大学出版社，345 p.
- 小川雄平・木幡伸二編著（1995）：環日本海経済圏・最前線。日本評論社，225 p.
- 岡田 允（1992）：地方からの東南アジア「研究」。経済地理学年報，38，1-10.
- 朴 侑玄（1995）：航空旅客流動からみた国際的都市システム—日本の地方都市とアジア諸都市との結合関係；福岡に注目して—。経済地理学年報，41，135-144.
- 朴 侑玄（1996）：釜山企業の輸出行動からみた釜山・福岡間の結合関係。経済地理学年報，42，175-187.
- Törnqvist, G. (1970): *Contact systems and regional development*. (Lund Studies in Geography, Ser. B, 35). CWK Gleerup, Lund, 148 p.

（1997年2月18日受付，1997年4月21日受理）