【所員論考】

北九州空港を活用した地域経営

北九州エアターミナル株式会社顧問／アジア成長研究所客員研究員　片山　憲一

要旨

北九州空港は 2006 年の供用開始以来，24 時間運用という武器を手に路線誘致に努めてきたが思惑通りには路線は増えず年間約 130 万人前後の乗降客数で推移してきた。その理由として，すでに福岡空港を拠点とした航空ネットワークが完成していたことや，北九州の知名度が低いこと，アクセスが弱い点など主に行政サイドからの弱点が指摘されてきた。ところが円安や LCC の登場に加え，東京五輪に焦点を合わせたビザ緩和などのインバウンド政策が強化されると外国人観光客が急増した。この 2〜3 年は東アジアに近い九州がクローズアップされた上に福岡空港の混雑という要因も加わって北九州空港にも光が当たり，2016 年秋に韓国のジンエアーが仁川と釜山からの定期便就航を発表した。この 2 路線のみで乗降客が年間 20 万人以上増えたが，この受け入れ態勢を整える中でマンパワーや容量不足など北九州空港がもつ本質的な弱点が明らかになった。複数の異なる立場で北九州空港の利活用にかかわった筆者は，これまでなぜエアラインに選択されなかったかがみえてきた。その中から，ここでは北九州空港の活用には空港背後圏のブランディングが必要なことやこれまで解決できなかった課題には異なる視点からのアプローチが有効なことを示し，正に今が空港を活用した地域づくりに取り組む絶好のチャンスであることを論じる。

はじめに

「空港を活用して地域の元気を取り戻す」を合言葉にして新たな北九州空港が開港したのは 2006 年 3 月 16 日である。昭和 40 年代にジャンボジェットが登場し，航空機によるリーズナブルな大量輸送が可能となり，鉄道の時代から一気に航空機の時代に突入した。製造業の街として鉄道と港の交通拠点として発展してきた北九州市は大型ジェット機が離発着できる空港がないことが都市の衰退にどれほど影響するか全く意識していなかった。

第 2 次世界大戦後，大陸への窓口機能喪失や石炭から石油へのエネルギー転換などによる衰退から脱するため，1963 年に生き残りをかけて 5 市が合併して北九州市は誕生した。新たな車社会に対応した多くのインフラ投資に加え，重厚長大産業から組み立て加工型産業への転換や公害克服に取り組んできた。

昭和 50 年に新幹線が博多まで伸び，昭和 59 年には九州縦貫自動車道が市内を貫通した。これ

らの高速交通が開通した結果，通過都市になり，街が寂れ始めたと考えていた。衰退を加速させた原因の一つが，大型ジェット機が離発着できる空港をもたなかったことだと気づいたのはジャンボ機が飛び始めて 10 年以上経ち東京への日帰り出張が当たり前になった昭和 50 年代後半である。大正期から教科書に載っていた北九州工業地帯の名はいつの間にか消え，昭和 56 年以降，北九州市の人口は減り続けている。

「北九州にもジャンボジェット機が就航できる空港が必要だ！」と新空港建設の声をあげてから四半世紀経った 2006 年 3 月にやっと現北九州空港が完成した。

空港を活用した地域再生プロジェクトが始動した。2006 年といえば，日本の 65 歳以上の高齢化率が 20％を越え世界一になった年で，国内の航空ネットワークはほぼ完成していた。空港を建設している段階では 24 時間運用の海上空港が出来れば，ジェット旅客機は次々に飛んでくると簡単に考えていた。開港 5 年前の 2001 年頃から完成予想図をもって路線誘致に奔走したが，就航準備が始まる開港 2 年前になっても新たに北九州空港に就航したいとのエアラインからの表明は皆無だった。四半世紀の遅れは致命的に感じた。

本稿は空港を活用して地域を元気にするために取り組んだ，路線誘致などの経験から，地方都市が空港を活用して地域を発展させるには，どういう思考回路でアプローチをすればよいかを経験に基づいて思いつくままに書き綴ったものである。

北九州空港の構想から完成にいたるまでのストーリーや苦労話は前市長の回想録である，市川喜男著『末吉興一かく奮闘せり』（PHP，非売品）にまとめられている。重複するので，ここではあまり触れない。地方空港で新たにエアラインネットワークを構築し，産業育成などの地域振興につなげるには，どのような視点をもって何をしなければいけないかを中心に話を進めてみたい。

1.　私の空港との関わり

北九州市役所職員だった私が初めて空港の仕事に携わったのは，1992 年，新北九州空港の実施設計予算が国において認められた頃である。当時私は企画局開発推進課に所属しており，市長指示で検討が始まった「空港アクセス鉄道検討会」に参加したのがきっかけである。その後の運輸企画課時代を通じて 4 年間ほど空港アクセス鉄道を成立させるための条件は何かを考え続けた。引き続き 1997 年からは物流担当主幹として航空貨物基地の立地条件などについて勉強する機会をもち，2000 年には新空港推進室長の立場で改めて空港整備のイロハを学ぶとともに，旧空港で国際チャーター便を飛ばす経験をした。

また，企画政策室長時代の 2003 年から 3 年間，新規エアライン立ち上げ支援の機会をえた。ここで国の安全運航に対する厳しい姿勢やエアラインの採算について学ぶことが出来た。更に開港直後の 2006 年 4 月から 2 年間ほどは港湾空港局長として新規路線誘致や貨物空港化の仕事に携わった。こうした経歴のためか，2013 年 3 月に市役所を退職後，北九州エアターミナル㈱の社長として空港ビル会社の経営に携わるとともにスターフライヤー社の社外監査役としてエアラインの経営に立ち会うチャンスをえた。

このように異なる立場で「空港」にかかわってきた経験から，空港は，安全が最重要課題の国

土交通省航空局，収支が重要なエアラインやビル会社，地域活性化が第一目標の地元自治体などと，それぞれのセクターが異なる視点や思いで動いていることを身をもって知った。需要の少ない地方空港では全体を俯瞰して作戦を立てないと，航空路線の誘致や維持が困難なことや逆に視点を変えてアプローチすると航路誘致のチャンスがあることを知った。

それでは，北九州空港を事例に空港を活用した地域活性化への道を考えてみよう。

2.　北九州空港の概要

北九州空港は，周防灘沖に位置し南北 4,125 m，東西 900 m の人工島の中にある。航空機は横風に弱いが，この空港は 98％の確率で着陸できる計算になっている。空港島自体の面積は約 373 ha あるが，現在空港として利用しているのは約 160 ha である。空港島へは全長 2.1 km，4 車線の海上橋（県道）で結ばれている。滑走路長は 2,500 m あり，駐機場は貨物専用が 1，中・大型対応 2，小型用 6 の合計 9 スポットがある。ボーディングブリッジは 4 本あり，その内，中大型機に対応できるのは 1 本である（図 1 参照）。

2017 年度の乗降客数は表 1 の通りで，国内，国際合わせて 164 万人を超えた。ターミナルビルは約 1.5 万平方メートルで，年間 150 万人の乗降客を想定して建設された。本年，インバウンド客の急増に対応するため，国際線の 2 機（小型機だが）を同時に捌けるように改修を実施した。

図 1　北九州空港の概要

（出所）北九州空港 PR パンフレットの写真を加工。

表 1　北九州空港における乗降客数の推移　（単位：千人）

	2006	2012	2013	2014	2015	2016	2017
国内定期便	1,239.9	1,172.7	1,231.4	1,248.3	1,292.4	1,300.4	1,348.5
国際定期便	23.9	86.1	139.8	0.0	0.0	73.5	245.8
小　計	1,263.8	1,258.8	1,371.2	1,248.3	1,292.4	1,373.9	1,594.3
チャーター便	8.9	12.4	16.3	10.4	25.6	28.9	49.9
合　計	1,272.8	1,271.2	1,387.5	1,258.8	1,318.0	1,402.8	1,644.1

（注）2017 年に国際定期便およびチャーター便を利用して入国した外国人は約 13 万人。
（出所）北九州市港湾空港局が毎年 6 月に公表する乗降客数（年度実績）をもとに筆者が作成。

これで，ハード面からは国際線旅客を更に 50 万人程度を受け入れることが可能になった。

まず，基本となる空港の容量（時間当たり何機離発着できるか）について押さえておこう。一言で容量といっても空港ごとに容量を制限している要素が違う。また，空港ごとに運用時間が異なり，1 日当たりの容量は運用時間にも左右される。

2.1　航空路による容量制限

北九州空港の近辺には，山口宇部空港，海上自衛隊の小月飛行場，航空自衛隊の築城基地と芦屋基地がある。従って，北九州空港の上空は速度やタイプの違う航空機が輻輳している。航空機はスピードが速いので，ある 3 次元空間に存在する航空機は 1 機に制限されている。これをコントロールしているのが管制官である。高度が高い航空路管制，離着陸時のターミナル管制，それに飛行場管制があり，それぞれの管制官が引き継ぎながら管制業務を行っている。それぞれを効率よく運用するために，各種レーダーや進入支援装置が設置されている。その整備水準によっても，容量が異なってくる。例えば，有視界飛行，レーダー1 基，レーダー2 基では安全確保に必要な航空機の間隔が異なる。また，霧などで視界が悪い時に自動進入装置が装備されているかどうかでも容量は変わってくる。

風向きによって滑走路のどちら側から離着陸するかでも容量が異なる。旋回して滑走路に入る場合は，直進時より航空機の間隔を広く取っておかないといけない。

混雑空港では，滑走路の直前で長い時間待たされることがあるが，航空路のどこかが混雑していて管制官から「待て！」がかかっているはずだ。

2.2　滑走路などによる容量制限

福岡空港は滑走路が 1 本なのにラッシュ時には間隔が 2 分を切るペースで航空機が離発着している。北九州空港も同じように出来るかというとそうはいかない。受け入れ側の設備能力に限界があるからだ。先程も触れた，飛行場のレーダー数や誘導装置の有無，誘導路の数で受け入れ数が変わってくる。離発着のために誘導路を動いている航空機の情報なども含め，飛行場の交通整理を行っているのが飛行場管制官である。福岡空港は誘導路が混雑して，待たされることも多いため，2 本目の誘導路を建設中である。

また，エプロンと呼ばれる駐機場の数も重要だ。旅客機は一度着陸すると次に飛び立つまで 1 時間近く駐機場に駐機している。駐機場が満杯になると受け入れ出来なくなるので，駐機場の数も容量を制約する大きな要因である。

2.3　ターミナルビルによる容量制限

ターミナルビルではチェックインして手荷物検査や保安検査を受け待合室に入る。このチェックインカウンターの数，保安検査や手荷物検査といった各種検査能力や待合室の広さも容量を制限する要因だ。現在，北九州空港に定期就航している航空機は小型機で 50〜189 人乗りである。仮に 189 人乗りの航空機 3 機が同じ時間帯に出発するとすれば，550 人規模の搭乗待合室が必要になる。また，保安検査のゲートが 3 つないと出発ロビーに人が溢れてしまう。これまでの北九州空港は小型機であれば国内線 2 機と国際線 1 機は同時に捌けるが，これが限度であった。このため 2018 年度に国際線小型機を同時に 2 機捌けるよう待合室を 220 席から 320 席にし，チェックインカウンターを 5 ブースから 9 ブースにするなどの拡張工事を行った。

エアラインは事前に国土交通省航空局空港事務所（Civil Aviation Bureau，以下 CAB）に運航計画を出すが，CAB は上記のような各視点からの受け入れ態勢を勘案し，計画通りのタイムスケジュールで受け入れ可能かを判断して回答する。このようなハードを中心とした容量の他に，地方空港では次のような要因から就航制限を受けるケースがある。

2.4　マンパワー不足による容量制限

航空機 1 機を受け入れるためには，先に述べた手荷物検査や保安検査要員の他に，航空機の誘導員や荷物の積み降ろしを行うグランドハンドリング要員が必要である。また航空機整備や給油に従事する人材も必要である。このように航空機 1 機の離発着に多くの人員が必要で，少子高齢化で人手不足が続く中，24 時間対応の人員確保は至難の業である。

職務によっては免許が必要なうえ，厳寒，酷暑のエプロンでの作業は若者に敬遠される。海上空港という利点は離島勤務という弱点も抱えている。受け入れのための各種機材を準備してもそれらを運転してくれる「人」がいなければ航空機の受け入れは出来ない。

例えば，航空機に給油するケースだと，タンクローリーの運転手に加え危険物の取り扱い主任者が必要だ。小型機でも同時に 3 機が来ると，タンクローリーが 3 台必要なだけでなくそれに掛かる人員は 10 名ほど必要だ。中型機以上になると 1 機当たり同時に 2 台のローリーが必要になる。就航機数を増やすには，ローリーを使わない給油施設の整備や貯蔵タンクの容量も増やさなければならない。

昨今特に問題になっているのが，小型国際線の機内預け荷物の出し入れである。国内線の旅客は早く目的地に向かいたいので客室に荷物を持ち込む人が多く機内預け荷物は少量だ。しかし，国際線はほぼ全員が大きなスーツケースなどを預けるため，積み降ろしに多くの負担が掛かる。特に地方発着の国際線は小型機が多く，中腰での作業を強いられる。それに雨天時や真夏，真冬のエプロンでの作業はまさに 3K で人集めが困難だ。少子高齢化の下，大学生の数も福岡に比べ

格段に少ない上，単価が高い自動車産業に人が流れる。地方空港ではマンパワーの確保という点もボトルネックの一つになっている。

2.5　2 次交通などによる容量制限

次に，アクセスの観点からみてみよう。前述した通り，北九州空港の定期便である小型機でも 150 人以上が搭乗可能だ。地元ではインターチェンジに近く，駐車場が広いうえに安価に駐車できるので便利といわれているが，航空旅客の約半分は地元以外の旅客だ。搭乗率が高いときは 1 機につき 2 台のアクセスバスが必要になる。鉄道系のアクセスがない北九州空港では，もし 3 機が同時に出発する場合，アクセスバスは同時間帯に 6 台以上必要になる計算だ。これは，運転手不足が叫ばれている昨今，受け入れ態勢を短期間で整えるにはとても高いハードルになる。

ここまで，空港の活用を考える上で基本となる空港の概要，特に空港容量について述べてきたが，路線誘致をする場合，これらが分かっていないと話が前に進まない。

余談になるが，北九州空港は人工島にあり，関西空港が台風による高潮被害と連絡橋が使えなくなって孤立した例をみても分かるように橋 1 本で繋がっているリスクがある。橋には電力や上下水道の施設も添架されており，この供給能力も容量に影響する。

3.　羽田枠確保のためにエアラインを作る

北九州空港の旅客ターミナルビルの設計に入った 2003 年時点で新空港へ就航を表明していたのは，旧空港に就航していた㈱日本エアシステム（JAS）を引き継いだ日本航空㈱（JAL）のみであった。その JAL も羽田の発着枠の関係から中型機は投入するが旧空港と同じ 1 日 5 往復からという提案だった。当時の調査でも東京～北九州間には年間 200 万人の流動があったし，鉄道利用が 4 時間を超えると，航空機利用が増えるという他空港の実績もあったため，羽田に枠をもつ他の航空会社にも粘り強く就航を要請したが一向に埒があかなかった。当時はエアラインビジネスがどんなものかも知らず，「北九州市は 100 万都市，都市圏には 200 万人の人口がいる，需要はある」「福岡空港と違い 24 時間運用だ...」と従来通り，代議士さんも巻き込んで誘致活動をしていた。

空港の建設が進んでいた 1998（平成 10）年，国はオープンスカイや規制緩和といった航空自由化の流れに沿ってエアラインの新規参入を可能にした。これは，羽田空港の発着枠が 1997 年に拡大されたことによって可能になったことだが，まず初めに，既存航空会社の高い運賃に泣いていた北海道に北海道国際航空㈱（現㈱ AIRDO：ADO）が誕生，羽田～千歳に就航した。羽田枠の話をしたが，実際，地方から飛ばして早期に採算が取れるのは羽田のみで，羽田に飛ばさずに採算を取るのは至難の業であることは後で知った。

しかし，その ADO は 2002 年に破綻した。その後，ADO に続いて立ち上がったスカイネットアジア航空（現㈱ソラシドエア：SNA）も経営危機に陥った。そのような時期の 2003 年秋に北九州空港を本拠地にして新規航空会社を作りたいという話が舞い込んできた。今の㈱スターフライヤー（SFJ）である。「神戸空港で新規航空会社設立を考えていたが，24 時間運用しない方針が

出されビジネスモデルを実現できなくなった。そこで，24 時間空港を標榜する北九州空港で立ち上げたい」と当時神戸航空㈱代表を名乗っていた堀高明，武藤康史の両氏が北九州市長に支援話を持ち込んできた。

先行した新規航空会社が悉くうまくいっていないこともあり市役所内では新規航空会社を支援するかどうかで喧々諤々の議論になった。しかし新規航空会社のみに羽田枠が優先配分されることやスターフライヤーと改名して本社を北九州市内に移転させる提案もあり，どのような観点で支援ができるか検討を進めた。因みに新会社のコンセプトは「日本一のホスピタリティをもって，24 時間空港を生かして羽田便を就航当初から 10 往復以上の多頻度で結ぶ」という魅力的なものであった。

地元経済界からも出資などに応じる用意があるとの回答をえて，地元自治体として，雇用創出という観点で企業立地補助金を準用するという決定をした。自治体も経済界もあれほど陳情して整備に結びつけた新空港に，「本当に飛行機が飛んでくるのか？失敗させるわけにはいかない。」と相当の危機感をもっていたのである。

このスターフライヤー社が航空免許をえて新空港から飛び立つまでの経緯や苦労話は，武藤康史氏の「航空会社のつくりかた」(「マイナビニュース」連載）注 1)，スターフライヤー社の 10 年史でもある『スターフライヤー漆黒の翼，感動を載せて－小さなエアラインの大きな挑戦－』（株式会社スターフライヤー，2017）などを参照されたい。とにかく大変な苦労をして誕生した黒い機体が，2006 年 3 月 16 日の北九州空港開港日から 12 往復することになった。

この結果，羽田へは JAL と SFJ 社合わせて 1 日 17 往復就航と地方空港のスタートとしては考えられない就航数で開港を迎えることが出来た。東京への 1 年間の乗降客数は旧空港時代の 37 万 8,000 人から一挙に 120 万人弱に増えた。その他，国内線では JAL が小牧に 1 日 3 往復，日本トランスオーシャン航空㈱（JTA）が沖縄に 1 日 1 往復，国際線では中国南方航空（CSN）が上海に週 3 往復就航させスタートダッシュはどうにか合格点となった。

今考えると奇跡に近い。飛行機を飛ばすには，パイロットやキャビンアテンダント（CA）以外に地上で支援するハンドリング部隊が必要になるからだ。旧空港の再開時に設立されて以降，北九州空港に本社を置いて JAL 便のハンドリングを支えて来た北九州エアサービス㈱（現西鉄エアサービス㈱，NAS）の存在があったればこそ実現したと考えている。少子高齢化を受けての昨今の深刻な人手不足の下ではとても実現できなかったろう。

4.　空港で働く人たち

北九州空港は空港法で拠点空港注 2) に位置付けられ，その中でさらに国管理空港に分類され，航空機使用者が支払う着陸料や航行援助施設使用料などの空港使用料を主な収入源として管理運営されている。

注 1）「航空会社のつくりかた」は「マイナビニュース」（https://news.mynavi.jp/series/starflyer）にて，2015 年 8 月 20 日から同年 11 月 12 日にかけて 11 回にわたって連載された。

注 2）空港法に基づき，空港には，①拠点空港，②地方管理空港，③共用空港，④その他空港がある。拠点空港は更に，会社管理空港，国管理空港，特定地方管理空港に分類される。

図 2　駐機場からみたターミナルビル

（出所）写真提供：北九州エアターミナル㈱

また，空港ターミナルビルの運営主体は地元自治体が中心となった第三セクターである。北九州空港では北九州エアターミナル株式会社が担い，テナントからの家賃や乗降客の施設使用料などで運営されている。

駐車場は PFI[注 3)] 公募で選ばれた別の民間会社が管理運営している。昨今は空港全体を一体運営する民営化の流れが続いているがこの点は後述する。

4.1　空港のエアサイド（一般人の出入りが制限されているエリア）

エアサイドと呼ばれる飛行機が離発着する滑走路を中心としたエリアは，国土交通省航空局が直轄で航空機の安全運航をキーワードにエアラインの発着枠や駐機場の配分を行うとともに施設の維持補修，航空消防隊などによる防災を担っている（図 2 参照）。

航空機の離発着の許可を出している管制官も一般的には航空局である。一般的と書いたのは，北九州空港では管制塔にいる管制官とは別に，航空自衛隊築城基地の管制官が進入管制を実施しているからだ。

4.2　空港のランドサイド（誰でも立ち入れるエリア）

誰でも出入りできるランドサイドと呼ばれるエリアの中核となるターミナルビルでは，航空旅客をスムーズに航空機に誘導するために多くの人が働いている。まず，搭乗者がチェックインをするためのカウンター業務に携わる人，荷物検査，保安検査をする係員などを目にするだろう。

注 3）　PFI（Private Finance Initiative）とは，公共施設の設計，建設，維持管理および運営を民間の資金とノウハウを活用して行う手法である。

待っている間に買い物や飲食を提供するお店で働く人もいる。到着した人はレンタカー屋さんや観光案内所の人を確認できる。国際線旅客向けに両替や携帯電話の貸し出しなどの担当者や免税店の人もいて多彩だ。警察官も常駐している。

貨物ターミナルには，まず入り口で警備員が厳重にゲート管理をしている。貨物を運ぶ色々な器具が置かれているが，これらを使って作業する人たちの姿もみえる。当然，ビルの清掃などターミナルビル自体を管理する人たちも働いている。また，国際線が就航している空港では国家公務員で CIQ と呼ばれる税関（Customs），出入国管理官（Immigration），検疫官（Quarantine）の方々が出入国時の検査業務を実施している。

4.3　両サイドにいるエアライン関係者

北九州空港内には SFJ 社の本社がある。ターミナルビルとは別棟だが社長以下約 550 人が働いている。飛行機を飛ばすための機長や CA といったクルーと呼ばれる人，整備士，運航管理をする人に加え，営業や会社自体を切り盛りするスタッフがいる。

また，チェックインカウンターや飛行機周りのお世話をするグランドハンドリングといわれるスタッフもいる。北九州空港に就航する JAL や㈱フジドリームエアライン（FDA），ジンエアー㈱（JNA），天津航空有限責任公司（GCR）は本社機能こそないが，同様の人たちが働いている。エアラインが直営の場合もあるが NAS などのハンドリング専門会社に委託しているケースが多い。

クルーはエアサイドとランドサイドをまたがって行き来している。また，グランドハンドリングのうちカウンター業務はランドサイドだが，エアサイドには駐機場で働くことから『ランプ業務』と呼ばれる航空貨物の積み下ろしのほか，航空機を駐機場に誘導するマーシャラーや航空機をプッシュバックさせるトーイングカーの運転手などがいる。

北九州空港には定期旅客機としてエアバス社の A320，ボーイング社の B737，エンブラエル社の E175 などの小型機が就航しているが，飛行機ごとにライセンスが違い，パイロットや整備士は勿論，ハンドリング機材も基本的にその航空機しか扱えない。従って新たな機材が就航する際にはそれらの取り扱い資格をもった要員や機材が新たに必要になる。こうした機材や要員はエアラインの責任で揃えるのだが，新規参入や便数が少ない場合には委託することが多い。委託先がない場合，就航を取りやめるケースもあり，空港ビル会社が自らスタッフを揃えて対応するケースも多い。

5.　路線誘致と路線計画

5.1　概要

新たに路線誘致をするに際しては，当該地域が希望する就航先の都市（国）との間にどの程度の需要があるのかについて調べる。国内であれば，「全国幹線旅客純流動調査」などを参考に，北九州圏域と人の行き来が多い地域について交通手段別の需要量を把握する。これらの中から，圏

域間の年間移動量が 7 万人を超える圏域を抜き出し，新たに航空路が開設された場合の航空需要予測を行う。

その上で，これまで述べてきたような空港容量に関する事情を勘案し，エアラインに対して就航希望時間帯も含め，路線開設の提案をすることになる。新たに航空路線が出来ても直ぐにはお客さんは付かない事から，地元自治体は，地域活性化の観点から立ち上がりの 2〜3 年は補助金を準備して航空会社に対し助成を行っているケースが多い。このように助成金を実際に支出するのが地方自治体なので，地方空港では路線誘致に際し，地方自治体の空港担当職員が前面に出ているのが普通だ。北九州空港の場合，エアラインに就航を要請する路線が，隣接する福岡空港にすでに存在する場合がほとんどで，福岡空港とどのように差別化できるかが課題であった。

一方，路線計画を担当するエアラインの人からは「現状でも北九州都市圏の人は福岡空港の便を利用されている。その便の使い勝手を良くした方が，効率が良い」との答えが返ってくる。「北九州都市圏には 200 万人の人口があり，新たな需要も発生する...」と反論しても「北九州圏はすでに福岡空港のサービス圏域です」との答えが戻ってくる。

実際，小倉駅から新幹線を使えば 15 分で博多駅に着き，そこから空港までは地下鉄で 5 分，乗り換えを考えても小倉駅が出発点だと時間距離は北九州空港より近い。北九州発着の便より 1,500 円ほど運賃を安く設定すれば，北九州の客を取り込める。実際，機材や施設，人員が揃っている福岡空港の方が効率も良く便数も多い。ということはエアラインは，北九州都市圏のお客を吸収できる空席も存在し運賃も安く提供できると考えているのだ。福岡空港と北九州空港では 1 機当たりの収益率が違うのだ。補助金をつけて見かけの収益率をあげる手法が有効なのは，海外のエアラインのみである。但し，補助金の切れ目が縁の切れ目となる可能性が高い。

そこで，路線誘致の職員は福岡空港と差別化できる北九州空港ならではのメリットを真剣に考えることになる。直ぐに思いつくのは，福岡空港の離着陸が制限される午後 10 時から翌朝 7 時までの間に離発着する便だ。また，スペースに余裕があることから駐機場を広くとることができる。大型貨物機が飛来するのもそのためだ。将来的に差別化できる要素としては滑走路延伸がある。福岡空港は現状の 2,800 m を延長するのは困難だが，北九州空港は 3,000 m 化が容易で福岡への直行アクセスバスなどのアクセスがあれば北米欧州など，長距離便の受け入れ皿になりうる。これは滑走路長が 3,000 m あれば就航するというエアラインが現れさえすれば実現するはずだ。

5.2　ビジネス客

日本の場合，ビジネスで採算が取れそうな路線は東京便と大阪便しかない。両都市ともに新幹線が通じているが，一般的に新幹線で 4 時間を超えると航空機利用がぐっと増えるといわれている。それは国内の場合，飛行時間に加え，空港までのアクセス時間と乗り換え時間を合わせても 4 時間以内であることを考えるとわかりやすい。北九州都市圏から大阪へは 30 分に 1 本以上，新幹線のぞみやみずほが 2 時間 10 分余りで繋いでおり，航空機の出る幕はない。しかし，新幹線でも 4 時間半以上かかる首都圏へは羽田に 1 日 16 往復が飛んでいる。ビジネス空港といわれている北九州空港は平日利用客の 7 割くらいがビジネス客で利用単価も高いといわれている。

勿論，都市ごとのビジネス需要の多寡が運航頻度に大きく影響を与える。ビジネス客の割合が少ない都市では観光客などのビジネス客以外を集客する必要がある。

5.3　ビジネス以外の乗客

出張旅費が出ないプライベートな旅行は，安い運賃が選択される傾向がある。関西空港と福岡空港との間に就航したピーチアビエーション㈱（APJ）は新幹線に乗る客とは全く違う新たなお客を創造した。LCC のピーチ（APJ）は新幹線価格に対して半額程度の安価な料金で就航し，ビジネスとは関係ない旅行客や帰省需要を創出した。単価が低いので，一般的には搭乗率が 80％を越えないと路線の維持は困難といわれている。

地方でも空港背後圏の人口が大きければ，レジャー需要が旺盛な沖縄などは観光地向けの便が設定できる可能性がある。逆にインバウンド需要に期待する場合は，空港周辺都市や地域に魅力があるか，有名な観光地に容易にアクセスできるかなどが，路線定着の重要な要素になる。那覇空港や千歳空港などがその筆頭だろう。

ここでは説明の都合上，ビジネス路線とビジネス以外の路線にわけたが，現実は両者をうまく組み合わせて収益が出せるかどうかを検討して就航路線が決定される。

6.　エアライン思考

6.1　エアラインの収入

エアラインの収入は乗客が支払う航空運賃である。運賃は鉄道のように一律ではない。航空会社の人はよく「面積を取りに行く」という。搭乗者ごとの運賃と搭乗者数を掛け合わせた面積を最大化するという意味だそうだ。安価にして多くの乗客を乗せるか，少数でも高い運賃で乗ってもらうか，またどのように組み合わせると最大の収益をあげられるのかを考えているのだ。

また，航空座席は在庫がきかない。言い換えれば今日の空席を明日は売れないということだ。さらに，乗客が多かろうが少なかろうが必要な固定費が圧倒的に高い。LCC 以外のエアラインは目の子勘定で機材費，人件費，燃料代が経費の 3 割ずつを占める。燃料費は原油の値段に連動して乱高下するため，サーチャージが認められている。

このような中でエアライン各社は収益の最大化を図っているのだ。例えば，SFJ のビジネスモデルは，既存大手との差別化を図るため，ホスピタリティ No.1 と機体の回転率をあげてリーズナブルな価格で顧客をつかむというものだ。座席数を減らしてシート間隔を広く取り，機内エンターテイメント付きでゆったりと乗ってもらう。座席数を減らした分，収入は減るが運賃は大手より割安で早朝から深夜まで多頻度で運航し，1 機当たりの収入はちゃんと確保しようとのハイブリッド戦略だ。

SFJ は JAL や全日本空輸㈱（ANA）の運賃よりは割安だが，LCC と比べると高くなっているのだが，運賃の設定をシーズンや曜日，運航時間によっても変化させている。

これまでの調査では，北九州空港では平日は 7 割がビジネス客だが休日は 4 割程度に下がる。

休日はビジネス客以外の獲得が必要だ。また，平均的な搭乗率を 70％とすると，3 割の座席は空いている勘定だ。これらを埋めるために，例えば搭乗日の 80 日前までであれば，LCC 並みの価格で予約が可能になっている。早い段階でレジャー客などを格安価格と LCC より豪華なサービスで囲い込んでいる。

観光路線などでは集客を旅行代理店に頼るケースもあるが手数料で利益率が下がるため，IT 環境が充実した昨今は自社 WEB を活用するケースが多い。

6.2　LCC の運賃はなぜ安い

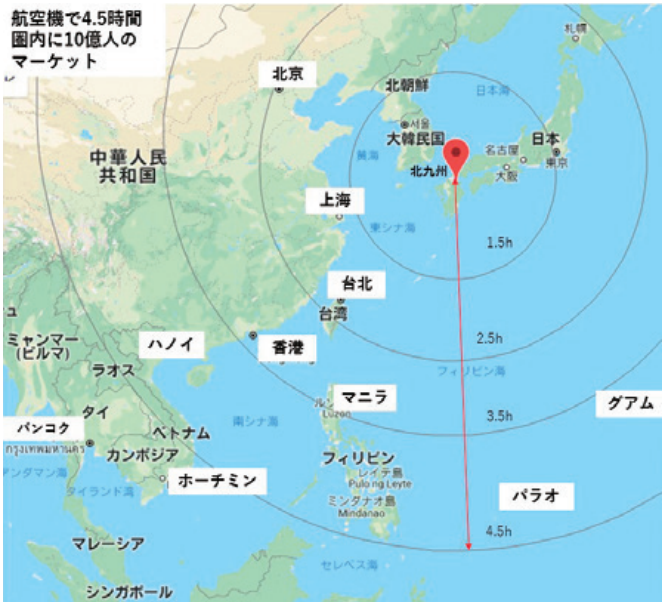
前述のように固定経費は同じように必要なのに，LCC はなぜ安い運賃を提示できるのだろうか？通常，LCC 以外の国内線では，航空機の 1 日の飛行時間は 7.5 時間程度である。これに対し LCC は 10 時間超で，同じ型の機体でも座席数は 25％程度多く，1 機に多くの旅客を乗せている。経費面では，安全経費は削れないので，マルチタスクを実践して人件費を削っている。例えば，受付カウンターの仕事をした後，CA として乗務し，到着後は機内掃除も行っている。また，着陸料の安い空港で安価なターミナルビルを活用するなど経費節減を徹底している。

従って，LCC は運用時間の長い空港や少し不便だが経費が安いセカンダリー空港に就航していることが多い。また，座席の狭さで乗客の我慢の限度という面もあるが，拠点を置く空港から飛び立った飛行機は原則として乗員を交代させず，同一クルーが行って帰れる飛行時間 4 時間半以下の距離をシャトル便で運航している。

これらを考えると，北九州空港は需要が拡大している東南アジアからの LCC の北限に位置する 24 時間空港としてクローズアップされる。LCC 仕様の安価なターミナルビル整備やアクセス改善

図 3　北九州空港への LCC 就航可能エリア

B737-800　北九州空港に就航している LCC ジンエアの機体



（出所）左写真：筆者撮影。
右図：Google マップ（地図データ©2018 Google, SK telecom, ZENRIN）を基に筆者作成。

などの受け入れ態勢を整えれば大きな可能性をもっている（図 3 参照）。

6.3　収益をあげる路線

公共性をもっているとはいえ民間企業が運航しているので赤字路線では存続しない。生活路線などとして公共が補助金を出して運航を続けている事例もあるが例外だ。黒字なら大丈夫かというとそうでもない。収益向上のためより収益をあげる路線に航空機を振り替えるからだ。昨今のように，パイロットなどの人材不足が続けば益々投資効率の良い路線にシフトするだろう。かつて福岡空港に就航していたカンタス航空が黒字にもかかわらず，福岡路線より稼げるヨーロッパ路線に航空機材を振り替えた事例を記憶している。

就航待ちが続く福岡の需要を受け止めるには，福岡空港への就航と同等以上のコストパフォーマンスを提供する必要がある。エアラインが就航を希望する時間帯にいつでも受け入れられる態勢整備が欠かせない。また，旅客需要がある福岡や別府，湯布院などへの容易なアクセスを提供する必要がある。

今回，第一弾として同時に 2 機の国際線を受けられるように改修を行ない，SFJ 社の台湾便就航に合わせて別府への直行バスが走り始めた。

7.　北九州空港の路線獲得戦略

7.1　大きな需要がある都市圏のセカンダリー空港

羽田空港の狭隘化で成田空港が整備された際は，国内線は羽田，国際線は成田という仕分けをしてスタートし，経済成長下それぞれが大きく伸びた。しかし，羽田空港に 4 本目の滑走路が完成，改めて国際線が羽田から飛べるようになると，国際線もより都心に近い羽田を志向するようになり，国際空港成田の位置付けに変化が出てきた。

関西圏では，騒音問題などから発着制限がかかる伊丹空港の国際線の受け皿という使命をもって関西空港がスタートしたが，当初，遠くて不便な上に利用料が高いなどの理由から路線開設はなかなか進まなかった。大きく伸びるきっかけになったのはアジア地区の所得増と時を同じくして登場した LCC だ。日本の人口が減少する中，交流人口を増やして経済の活性化を狙うインバウンド政策（ビザなどの規制緩和）にマッチして，東京オリンピックの開催が決まって以降大きく数字を伸ばしている。伊丹空港は拡張が困難なことから，非常時でもない限り東京圏のように役割分担が変化する事はないであろう。

中京圏では，小牧空港を移転させる形でセントレア空港の整備がなされたが，リージョナルジェットという小型機を使った FDA が小牧空港を拠点に運航している。しかし，愛知県の地域戦略としてはセントレア空港に集約させる方向が明確に打ち出されており，小牧空港はセカンダリー空港には位置付けられていない。

札幌市内には丘珠空港があり，道内を中心に運行がなされているが，自衛隊と共用で滑走路長が短く，拡張も困難でセカンダリー空港にはなりえない。

7.2　北九州空港は福岡のセカンダリー空港か？

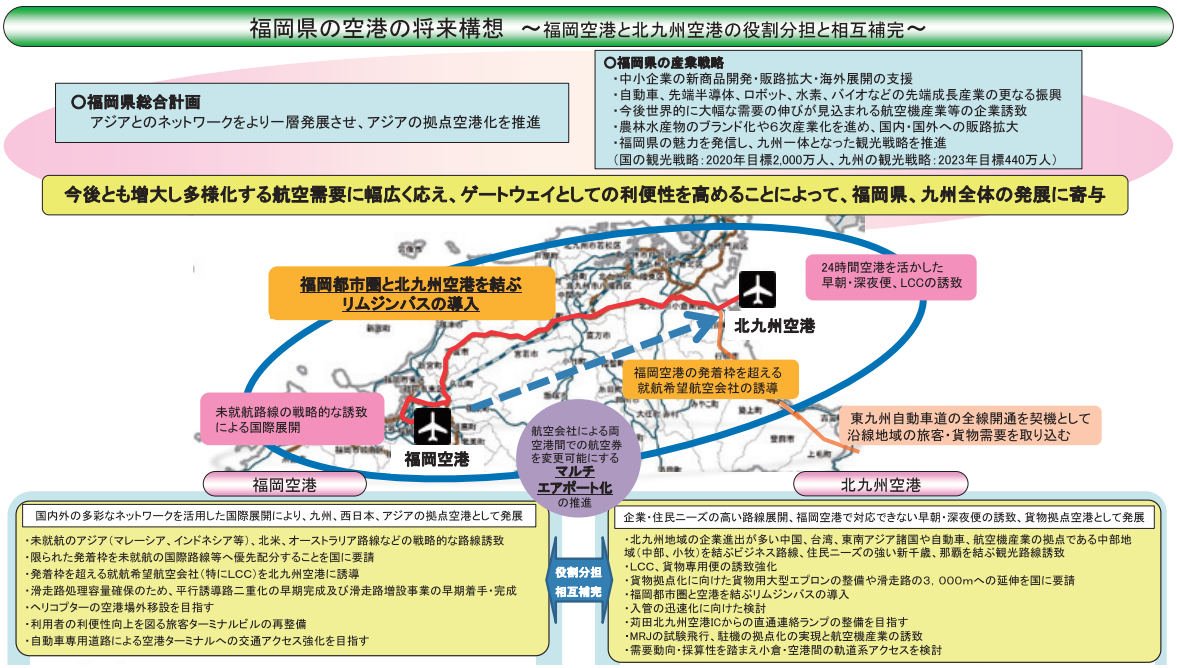
福岡空港は 2016 年 3 月末に（新規就航などが制限される）混雑空港に指定された。その後も乗降客は増え続け，滑走路 1 本の空港としては日本一の 2,400 万人（2017 年度）の旅客を捌いている。今でもスロット待ちの航空会社がある。北九州空港は，北九州圏域の需要を受け止める空港として誕生しており，セカンダリー空港には位置付けられていない。しかし，福岡県は「福岡県の空港将来構想」（2014 年 11 月発表）において九州の玄関ともいえる福岡の需要を福岡・北九州両空港で受け止めるため，役割分担の考え方を示した（図 4 参照）。福岡空港の負担を軽くするため，①福岡県の東九州軸や山口県方向の旅客をしっかり受け止めることと，② 24 時間空港を生かした早朝深夜便や LCC の誘致促進などが記述されている。この点からいうとセカンダリー空港の役割も担うべき空港との位置付けが明確だ。

問題なのは，福岡空港で行われている容量拡大のための誘導路や滑走路の増設工事が終わる 2025 年以降も福岡空港の混雑が続くかどうかである。この点をどう考えるかで戦略が大きく異なってくる。それは，成り行き（トレンド）を尊重するか，積極的に福岡圏域を世界都市に引きあげる戦略をとるかで変わってくる。まず，トレンドでみてみよう。

7.3　九州の航空旅客需要

国内人口の減少を考えると，地方空港が生き残る道は国際線旅客の獲得が主体になる。自分が海外旅行に出る際に旅行したい国への行き方を考える場合，国内並みに距離が近い東アジアや国

図 4　福岡県の空港の将来構想



（出所）福岡県のホームページより転載。

土が広い米国などを別にすると，首都か 2 番目の都市しか思いつかない。日本でいえば東京圏と大阪圏である。通常は各国首都近郊の空港から入国し目的地に向かうはずだ。直接目的地に行くのはハワイや沖縄など有名なリゾート地，特異な自然景観や異文化を感じる世界遺産級の観光地くらいであった。

しかし，日本では首都圏や関西圏がパンク状態のため，国は今後増加するインバウンド需要を地方に誘導する広域周遊観光ルートの設定などの施策をとっている。地方空港にとっては，増え続けるインバウンド客の獲得という絶好のチャンスをえた。

国が発表した 2020 年の日本へのインバウンド客数の目標値 4,000 万人を基に，九州観光推進機構は 2023 年に九州に入国する外国人観光客数を 720 万人と推計している。フェリーや日韓高速船，クルーズ船などの船舶利用を除いて独自に推計すると，沖縄を除く九州 8 空港を利用する旅客数は約 384 万人になる。2017 年（実績）の九州 8 空港の入国実績が（221+13+38 ＝）272 万人なので，約 112 万人増える勘定である。これを 2017 年の九州 8 空港の入国実績の比率に応じて按分すると，2023 年の北九州空港の外国人入国者数はおよそ 5 万人増加して 18 万人となる（表 2 の A）。

しかし，福岡空港の 2 本目の滑走路は完成しておらず混雑空港のため，現在の国際線ターミナルビルの容量などから仮に 30 万人増（221 万人→ 251 万人）が限度と考えると（112−30 ＝）82 万人は他の 7 空港で分担することになる。しかし，表 2 の A の福岡空港と北九州空港の合計（312 ＋ 18 ＝）330 万人を福岡県の需要と考え，そのうち福岡空港が受けもつ入国者（251 万人）を除いた人数を福岡県のセカンダリー空港としてすべて北九州空港が受けもつと仮定すると，（330−251 ＝）79 万人となる（表 2 の C）。この場合，北九州空港からの入国者数が（79−13 ＝）66 万人の増加となる事から乗降客ベース（旅客数 ×2）では倍の 132 万人の増加になり，これを 2017 年度の国際線と国内線全てを含めた北九州空港利用者数約 164 万人（表 1 参照）に加えると約 296 万人になる。この間の日本人利用者の増加数は含んでいないが，この値がおおむね 2023 年における北九州空港利用者数の最大値と考えられる。

表 2　九州内空港の外国人入国者数　（単位：万人）

空港名	2017（実績）	2023（推計）(A)	(B)	(C)
福　岡	221	312	251	251
北九州	13	18	33	79
九州他 6 空港	38	54	100	54
九州空港計	272	384	384	384

（注および出所）
2017 年実績：法務省出入国管理局資料。
（A）：九州観光推進機構が設定した 2023 年の予想値から別途沖縄コンベンションビューローが推計した那覇空港分を引いて，他空港は 2017 年比で案分。
（B）：福岡空港の上限を 251 万人とし，北九州と他 6 空港を 2017 年比で案分。
（C）：（A）の福岡＋北九州を福岡県の需要と考え福岡空港で受けとめられない需要を全て北九州空港で受け止めた場合。

なお，実際には，福岡空港が吸収できない 79 万人を全て北九州空港が受け持つ訳ではない。傾向値としては，2017 年（実績）の北九州空港の外国人の入国実績は約 13 万人で，九州における福岡空港以外の利用者（13+38 ＝）51 万人の約 4 分の 1 の実績から考えると，2023 年には北九州空港の外国人入国者数は（79÷4+13 ＝）33 万人となる（表 2 の B）。現実的には B と C の中間値になるであろう。

7.4　近未来の北九州空港の可能性

前項の説明でトレンドからみた 2023 年の最大値を示すことが出来た。しかし，その 2 年後の 2025 年には福岡空港の 2 本目の滑走路が完成し，受け入れ能力が拡大する。2017 年度の福岡空港の実績 2,380 万人の 2 割増としても乗降客ベースで新たに約 476 万人の受け入れが可能になる勘定だ。より便利な福岡空港に余裕が出来れば，北九州空港に就航した路線も福岡空港に戻る可能性が高い。

地域が直接航空ネットワークを作るわけではないが，明確なビジョンをもって戦略を立てないと元の木阿弥になる。このままの流れでは，インバウンド政策の波にうまく乗って一時的に乗降客数が増えても，ホテルなどの受け入れ施設能力などもありその数を維持できるか疑問だ。改善で少しずつ前進するのではなく，意識改革で飛躍する必要があるだろう。

そこで，戦略的な取り組みが必要になるのである。

8.　明確な都市ビジョンをもつ

8.1　シンガポールからのヒント

ここで参考にしたいのがシンガポールである。マレーシア南端の島が都市国家として独立したのは 1965 年。地理的な優位性を生かすため，緑豊かなガーデン・シティを標榜し，世界一使いやすい港と空港を創るイメージ戦略から国造り始め，英語を第一言語にした政策と相まって今やビジネスマンが行き交う交通の要衝になっている。

世界をまたにかけるエアラインには，長距離飛行でも安全に離発着できる滑走路（3,000 m 級以上）をもつ 24 時間空港がなければ，その地域はみえづらい。実際，シンガポールは航空ネットワークの拡張に合わせてチャンギ空港を充実させ今の隆盛を獲得した。現在，人口 560 万のシンガポールのチャンギ国際空港は年間乗降客数が 5,500 万人を超えている。

今回の福岡空港の運営権を獲得した新会社は，30 年後の福岡空港の乗降客数の目標値を 3,500 万人と予測している。150 万都市ではなく北九州も合わせた 510 万人規模の人口をもつ福岡県レベルの地域ビジョンを明確に打ち出せれば，乗降客数 5,000 万人以上の需要は創出可能と考える。例えば，人口 500 万人弱のサンフランシスコ都市圏はベイエリアのみならずシリコンバレーに連なる 1 つの都市圏として認知され，サンフランシスコ国際空港も 5,500 万人の乗降客がある。近くには乗降客 1,000 万人を越えるオークランド国際空港があり，約 60km 南にはサンノゼ国際空港もある。

8.2　APU（立命館アジア太平洋大学）からのヒント

別府の山の上に立命館アジア太平洋大学がある。6,000 人の学生うち半数の 3,000 人が外国人で約 90 の国や地域からきているという。日本の中でもマイナーな九州それも別府でちゃんと成り立っており，既成概念を大きく変えてくれた。世界から注目されたのはブランド化を推進し，ビジネス教育の国際認証評価機関である AACSB から世界最高水準の教育を提供する教育機関であるとの認証をえたからである。世界中からやってきた彼らはインバウンド観光客対応で活躍しており，かつての温泉観光地別府の再建に大きな役割をはたしている。本人の里帰りはもとより友達を別府に呼んだりして，国際線需要にも貢献している。公害を克服した工業都市として環境分野で多くの国際貢献の実績をもつ北九州は世界の環境首都のイメージづくりに努めており，小倉織などと合わせてジャパンブランドとしてブレイクする可能性がある。

8.3　「ななつ星」からのヒント

JR 九州の豪華列車「ななつ星 in 九州」は九州 7 県の魅力をクルーズ列車でつないでいる。1 列車の定員が 34 人，1 泊 2 日で 20 万円以上。「そんな価格で売れるのか…」という不安とは裏腹に 5 年経過した今でも応募者が殺到している。高級ではなく超高級を狙ったのがブランドになった。他の JR 各社も真似をして豪華列車の運行を始めた。また，これに刺激され瀬戸内海を周遊するラグジュアリーなクルーズ船「ガンツー」も登場した。これらは，世界のビジネストップを迎え入れるホスピタリティ満載のエクスカーションとして使える。

日本では受け入れ可能な空港が少なくあまり馴染みがないが，欧米ではプライベートジェットが世界中を飛び回っており，昨今はアジアでもプライベートジェットの飛来回数が年率 5%ずつ伸びている。主な用途は時間を有効に使いたいビジネスだが，昨今は観光や健診・医療といった私用も増えている。東京オリンピック開催時には 1,000 機を超えるプライベートジェットの飛来が予想されており政府もその対応に頭を悩ませている。

三菱リージョナルジェット（MRJ）の試験飛行基地に指定され，海上保安庁の小型ジェットの基地候補にもなっている北九州空港はプライベートジェットの受け入れ空港として最適だ。地元にとっては，最高級ホテルの誘致や医療ツーリズムへの参入，小型航空機産業などのニッチな分野の産業育成に期待がもてる。

8.4　人手不足の解消

人手不足は，少子高齢化の下，都市圏レベルからみると一朝一夕には解決が困難な問題である。当面は空港が抱える人手不足に対しては課題ごとに地道に一つ一つ解決する方策を考えることが重要だ。

例えば，航空燃料は現在，山口県周南市にある出光興産㈱の徳山事業所から片道 2 時間 45 分かけてタンクローリーで運んでいるが，同じ出光の新門司油槽所にジェット燃料を保管できるようにすれば，片道 30 分に短縮され，運転手不足を改善できる。

また，行政も北九州空港における人手不足を認識し，グランドハンドリング要員確保の支援策などを新たに提案している。今後，製鉄所など大手企業の合理化に照準を合わせて，空港人材育成プログラムを導入するなど業界の壁を越えた取り組みが実現すれば，当面の人手不足は確実に乗り切れると考えている。

更に，北九州は共働きの比率が低く，元気な高齢者が多い。保育所整備やロボットスーツ，出退勤時の送迎など，総合的に取り組めば労働環境は改善できる。

長期的には生産性が低い第 3 次産業の人材を新たな分野に移転させる研修制度の確立など，市民所得向上施策と合わせた取り組みが重要になる。

8.5　アクセスの改善

北九州空港には現在，就航する定期便に合わせてリムジンバスが小倉駅と空港間を 40 分弱でつないでいる。他にも JR 九州の最寄りである朽網駅まで 1 時間に 2 本程度アクセスバスが走っている。地下鉄で 5 分の距離に博多駅がある福岡空港の利便性は別格として，九州の他空港と比べてそれほどそん色はない。しかし，アクセス改善は喫緊の課題である。

今後増えると予想される LCC や長距離便は 180 人以上の定員がある。運転手不足の中，何台もバスを準備できないし，アクセス鉄道の導入には時間がかかる。そこで，まずは，大容量の連接バスの導入と既存鉄道を活用することを考えたい。

朽網駅と苅田駅の中間点は丁度，東九州自動車道の苅田・北九州空港 IC 付近だ。ここに新たに空港口駅を設ければ，空港から 1 直線，連接バスで 12 分。乗り換えを考えても空港から行橋駅まで 30 分，小倉駅は高速バスと同じ 40 分程度で結ぶことができる。1 時間に 1 本，特急ソニックを停めれば，国際線客の需要が多い別府・大分，博多へ乗り換えなしで行ける。

9.　民営化の可能性

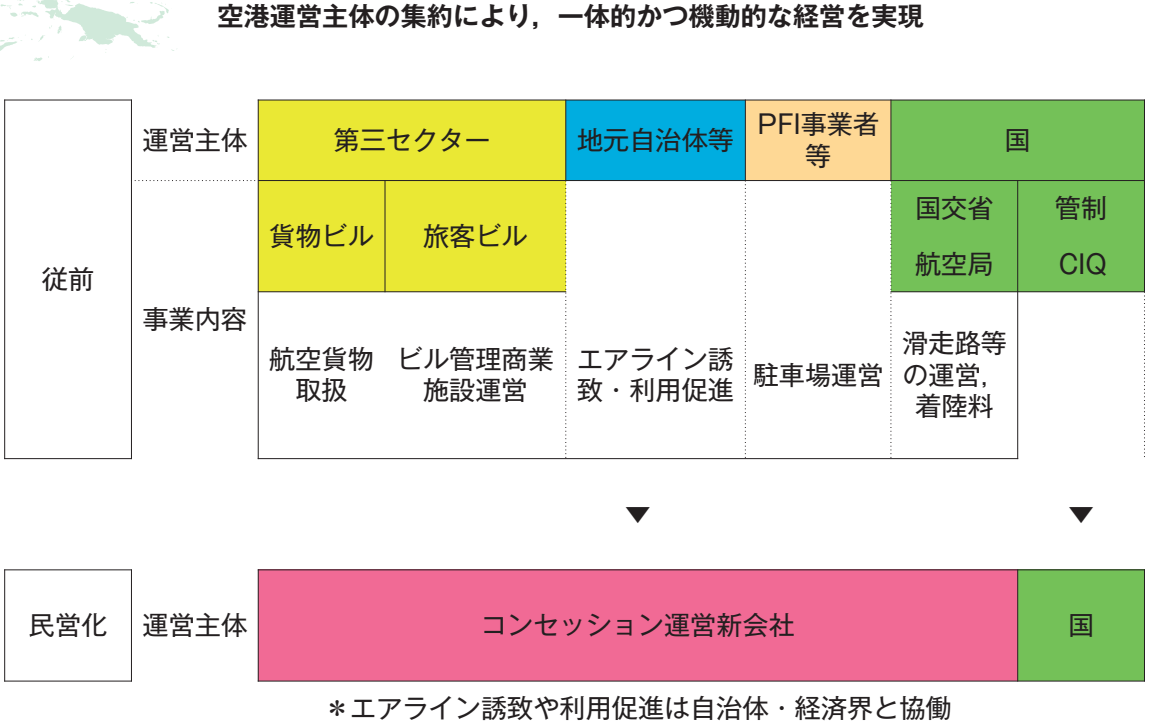
今進められている日本の空港民営化は，図 5 にあるように，これまで異なるセクターが管理していた空港を管制と CIQ 以外の部分を一つの会社で効率的に運営し，収益を向上させようとする考え方だ。具体的には，空港の敷地や施設の長期運営権を民間に売却し，民間はエアサイドとランドサイドを一括して経営し収益をあげるというものである。公共が管理しているエアサイドはほとんどの空港が赤字で運営している。これに対し，ターミナルビル会社はほとんどが黒字経営である。両方の運営を一体化しフレキシブルな経営ができれば，サービス向上と経営改善が一度にできるという目論見で始まった。

しかし，新たな空港運営会社は収益改善を一番に考えるため，地域発展や地元客の利便性など，地域の空港という視点が弱くなる心配がある。このため，民営化を進める場合は地域の意向を空港経営にコミットできる仕組みを考えておくべきだ。

民営化がうまく機能すれば，サービスの向上は勿論，人材の有効活用や広域からの集客など自治体の境界を超えた取り組みもスムーズに進められる。

先に述べたように個別自治体の境界を越えて北部九州圏を世界的な都市圏にすることを意識す

図 5　空港の民営化（コンセッション）



（出所）筆者作成。

れば，福岡空港と連携した民営化は一つのエンジンになりうる。それは，福岡空港の欠点を補完できるだけでなく，人員確保の面でも相互融通などの効率化が可能になるからだ。

10.　まとめ

とはいえ，伸びが大きく第 2 滑走路を整備中の福岡空港に飲み込まれるのではないかと危惧されるかもしれない。その心配をなくすためには北九州空港背後圏の存在価値をあげることが必須である。2013 年，サンフランシスコ国際空港の南約 60km にあるサンノゼ空港に ANA が新たに乗り入れた。シリコンバレーの玄関として再認識したからだ。ここに，山口や瀬戸内，別府・大分にアクセスしやすい北九州空港の生き残りのヒントがある。

北九州空港の勢力圏を九州から瀬戸内まで大きく考えて，ドイツの「ロマンティック街道」のようにブランディングしてパイを増やし，国際路線を誘致することが重要だ。

誘致には，魅力を向上させる取り組みも必要だ，現状では，北九州市の宿泊客の消費額は福岡市や函館市に比べ 1 人 1 泊当たり 1 万円以上も低くなっている。この街を訪れても消費したいと思わせるモノやチャンスが少なく単価が低いのだ。このような状況では観光収入で社会的コストさえ賄えない（表 3 参照）。

そこでまず，1 人当たりの消費単価をあげて観光に携わる人の所得をあげる必要がある。そのた

表 3　福岡市，函館市と比較した北九州市の観光消費額

	北九州市	福岡市	函館市	備考
人口（人）	963,259	1,524,053	272,146	H26.10.1
観光客数（千人）	6,312	18,550	4,840	
宿泊客数（千人）	1,541	5,800	3,092	
市内消費額（円）	16,991	26,890	29,852	1 人当たり
日帰り客数（千人）	4,771	12,750	1,748	
市内消費額（円）	4,163	15,349	8,848	1 人当たり

（出所）平成 26 年度の各市の観光実態調査により作成。

めには「食」をはじめ早朝や夜間の魅力向上が欠かせない。まずは今あるものをブランド化するために大きな視点で見直すことだ。例えば，京築には 30 以上の神楽がある。各団体が毎月 1 日対応するだけで毎夜，どこかで確実に神楽を体験できる。また小倉駅周辺から皿倉夜景ツアーを毎夜出すことから始めても良い。

その上で新たに生まれる交流人口をきちんと地域経済に取り込む具体的な方針，例えば都市圏のホテルの客室数を 1,000 室増やし，ハラル対応などもきちんと整え，観光産業で新たに雇用を 1 万人分創造することなどのビジョンを明確に示すことが必要だ。

SNS が一般化し，山口県長門市にある楊貴妃の墓や元乃隅稲荷神社に多くの外国人観光客が訪れている。しかし現状では，福岡を拠点に日帰りでこれらの観光地を訪れている外国人がほとんどだ。観光を地域産業化できないと騒音やごみだけが残ってしまう。

ジェット機で 2 時間圏内に数億の人口をもつ北九州空港は，交流人口を核に地域経済を活性化するという明確なビジョンをもち，空港を取り巻く諸課題を俯瞰して自前主義でなく広い観点から解決する意思をもてば，10 年後には年間 1,000 万人以上の乗降客が行き来する空港になる道筋がみえてくるはずだ。

まずは「Neo Fukuoka Airport」などといった空港名を標榜し福岡にはもう一つ国際空港が存在するという情報発信から取り組みたい。

参考文献

株式会社スターフライヤー（2017）『スターフライヤー漆黒の翼，感動を載せて－小さなエアラインの大きな挑戦―』ダイヤモンド社