【AGI 設立 30 周年記念シンポジウム・基調講演】

北九州空港が変える北部九州の未来

アジア成長研究所　理事長／所長　八田 達夫

1. はじめに

八田でございます。今日は，北部九州をどうやって伸ばしていくかをお話したいと思います。北部九州という言葉で，福岡市と北九州市を合わせた地域のことを指したいと思います。

実は，人口減が続く北九州市が，一発逆転，大成長するという話を，これまで私はくり返し述べてまいりました。その度に，それを聞かれる前には，10 人が 10 人，これはちょっと眉唾な話ではないかと警戒されるんです。しかしその話の後では，大部分の方が，なるほど何だ，そんなこと当たり前じゃないか，北九州は伸びるな，というふうに考えてくださいました。

今日は，実は福岡市も，北九州市に続いて成長の壁にぶつかっている。しかし福岡市も，北九州市が一発逆転するのと同じ方策で伸びていける，というお話をしようと思います。

その前に，北九州市が逆転成長するという話のあらすじはこういうことです。鉄道時代には，北九州は，九州のゲートウェイとして，福岡よりも第 3 次産業の雇用が多い都市でした。そういう商業都市であったのが，航空時代になって，福岡市という非常にいい空港を持った都市に，九州のゲートウェイとしての地位を奪われてしまった。それで現在のように衰退してしまった。ところが，福岡空港がいっぱいになるから，いつか必ず北九州空港を使わざるを得なくなる。それがいつになるかというのは別だけれども，必ず将来，北九州空港が大きく利用されるようになる。そのときに北九州というのは，これまでの衰退から脱して，昔の九州のゲートウェイとしての都市の地位を回復する。かい摘んで言うとそういう話です。

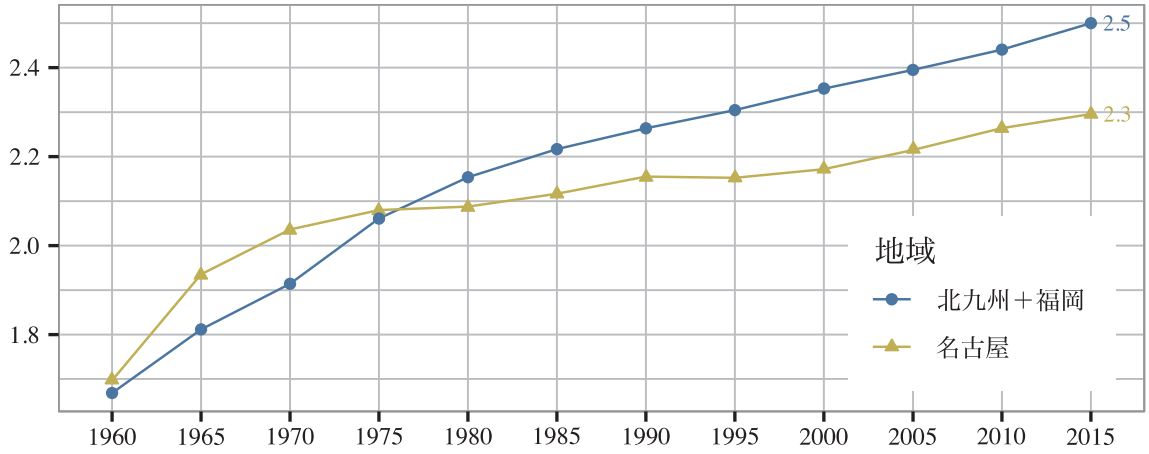
先日，北九州市で散髪しようと思って，チェーン店の美容院に入ったんです。そこの男の子が大牟田出身の人なんですが，小倉をすっかり気に入っちゃった。ところが福岡の方が伸びているから，福岡の支店に移ろうかどうかと考えているんですと言うのです。それで散髪の途中，「北九州空港で北九州は大きな街になる」という話をしましたら，彼は，「心は決まりました，小倉に残ります」といっていました。

2. 2000 年以降の福岡市の突出した人口成長率

今日は福岡市も含めた北部九州全体が復活するというお話をいたします。実は，図 1 が示すように，福岡市と北九州市を合わせた人口は，1970 年代以来，名古屋市の人口より多いんです。そしてもちろん，この地域はアジアに近いわけですから，空港の制約さえなければ，北部九州は，どんどん伸びていける。大変なポテンシャルを持っています。

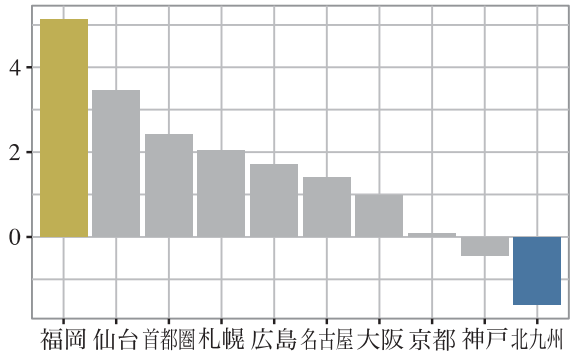
福岡市の成長は今のところは，確かに凄まじいのです。直近の国勢調査で，2010 年から 2015 年にかけての成長率で見ますと，福岡市は断トツの 1 位です。図 2 が示すとおりです。ここで首都圏と書きましたが，これは，首都圏の政令指定都市の人口総計の成長率です。ですから，東京都，横浜，川崎，千葉，さいたまの人口を全部集めて伸ばしている。人口増加の絶対数では確かに首都圏の方が大きいかもしれませんが，成長率にすると，この図 2 が示すように，別に大した

図 1　福岡市＋北九州市と名古屋市の人口推移（単位：百万人）



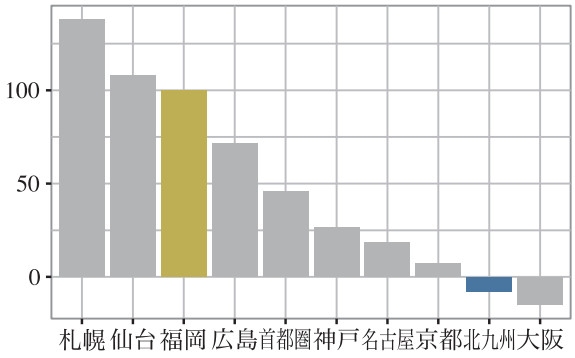
（出所）『国勢調査』『大都市比較統計年表』より筆者作成

図 2　2010 年から 2015 年にかけての人口成長率（単位：%）



（注）首都圏は，東京都・横浜市・川崎市・千葉市・さいたま市の合計。
（出所）『国勢調査』『大都市比較統計年表』より筆者作成

図 3　1965 年から 2015 年にかけての人口成長率（単位：%）



（出所）図 2 と同じ

ことはないですね。福岡市が 1 番大きい。福岡市当局にとって，これは輝かしい成果です。この福岡市 1 位というのは 2000 年から始まりました。日本中の人が，この傾向は当分続くと思っているでしょう。

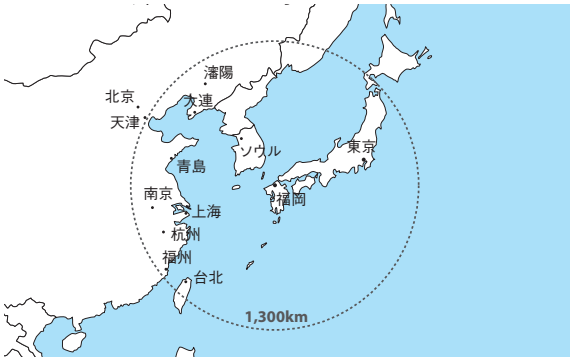
図 3 で，1965 年から 2015 年の期間を見ると，札幌とか仙台の方が伸び率は大きい。福岡がその次にきて，広島です。ここで地方中枢都市（以下，単に中枢都市）というのは，2000 年に 100 万人の人口があった首都圏以外の都市ということにします。2000 年以降は，人口 100 万人に満たない多くの都市がたくさん政令指定都市に指定されましたけれども，ここでは 2000 年当時の首都圏外の政令指定都市とします。

ところが，最近，福岡市は図 2 に示される勢いで，伸び出した。これは，福岡市がアジアに近いということを反映しています。図 4 を見ていただきたいのですが，福岡，北九州から 2 時間で行ける半径 1,300 km の範囲は，ソウル，大連，上海，台北が入ります。それから北京までかすめます。一方，図 5 が示すように，東京の半径 1,300 km の中にはソウルしか入らない。そうすると，アジアのリーディング都市として，これから香港だとかシンガポールのような都市になることを，日本のどこかの都市が目指そうと思ったら，日本のどこの大都市よりも北部九州が適任であるといえると思います。

ところが，現実に福岡市は，国際的なビジネスの観点から見たら，地理的な優位性に比べて，驚くほど貧弱な状況にあります。東証一部上場企業数は，表 1 が示すように全国の 1.7%しかない。それから，IT 企業ではたった 2 社，全体では 0.5%しかない。これはどう見ても，この地域的な優位性と不つり合いです。これは要するに，アジアの国際的な企業がここに支店あるいは本社を置こうとしないということです。

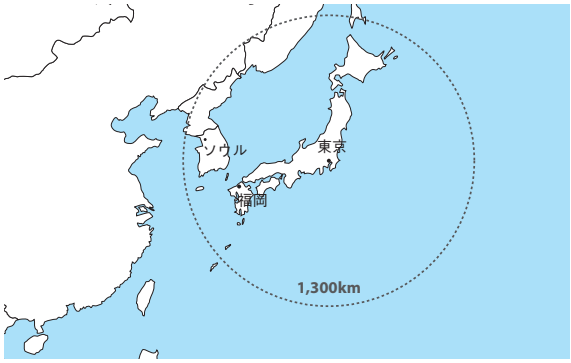
その理由は，空港が将来の成長の制約となることが明らかであるからだろうと，私は考えています。福岡空港の発着数は，2013 年に法定容量に達してしまいました。そのため，実際に 1 年間の国際線の乗降客の伸びは，図 6 が示すように，関空や東京に比べて非常に少ない。しかも減っている。国内線の伸びを抑えて国際線を増やしているんですけれども，それでもこんなものです。外国の空港の国際線乗降客数を見ますと，図 7 が示すように福岡空港は，福岡市が目指したい香港や，ソウル，シンガポールの乗降客の大体 10 分の 1 です。しかも福岡空港の乗客数は，これ以

図 4　巨大都市のポテンシャルを持つ福岡



（出所）筆者作成

図 5　アジアから遠い東京



（出所）筆者作成

表 1　東証一部上場企業数（2017 年）

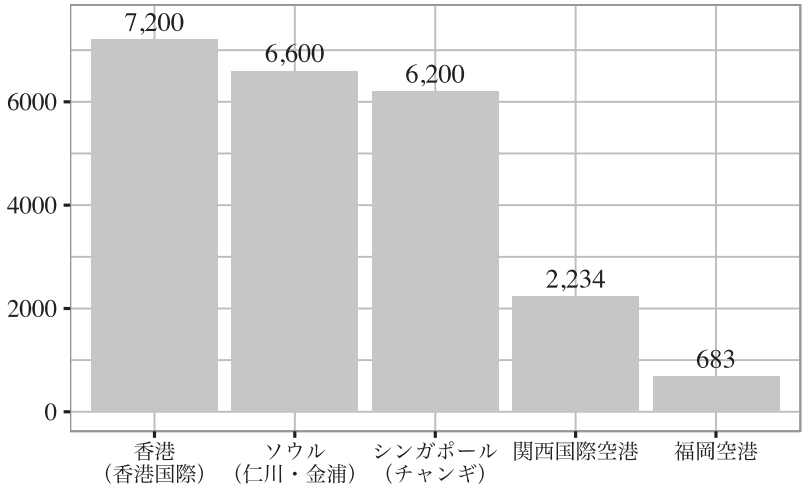
	企業数	割合
日本全体	2,030	100%
東京	1,090	53.7%
神奈川	92	4.5%
愛知	104	5.1%
大阪	260	12.8%
京都	41	2%
兵庫	70	3.4%
福岡	34	1.7%

（出所）日本取引所「東証上場会社情報サービス」（https://www.jpx.co.jp/listing/co-search/）より作成

図 6　国際線乗降客の対前年差（単位：百万人）

（出所）国土交通省『空港管理状況調書』より作成

図 7　国際線の乗降客数（2018 年，単位：万人）



（出所）日本経済新聞記事（2019 年 9 月 2 日），国土交通省『空港管理状況調書』より作成

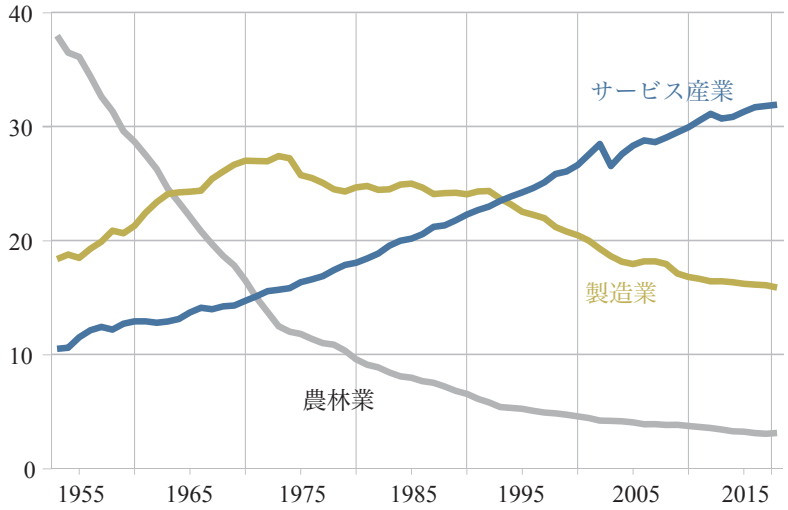
上増えようがないという状況です。大変なポテンシャルを持っているのに，空港の制約があるから，名古屋にも逆転されてしまうかもしれない。そういう状況にあります。

3. 福岡市成長の原因

3.1　日本の中枢都市のほとんどは発展してきた

今後の福岡市の成長戦略を考えるためには，福岡市は，根本的にどういう理由でこれまで伸びてきたのかを振り返る必要があります。福岡市成長の基本的な要因は，図 3 が示すように，日本

図 8　全国の産業別労働人口（単位：%）



（出所）総務省『労働力調査』より作成

中のほとんどの中枢都市の人口が増えてきたことです。特に札幌，仙台，広島，福岡というのは，その中でも目立っています。よく「札仙広福」と言われます。

その理由は 2 つあります。第 1 は，日本全体でまず第 1 次産業が衰退して，小さな町の人口が減っていき，それに伴って第 3 次産業が大きく伸びたことです。図 8 が示すとおりです。これは就業者数で見ているわけですけれども，増えていきました。そうすると，小さな都市の人がいなくなって，第 3 次産業主体の大きな都市に人が移ってくる。

もう 1 つは，自動車の普及ということがあります。小さな町から大都市に直接買い物に行けるならば，小さな都市の商店は衰退し，大都市の商店が栄えます。それから，中枢都市の周辺の郊外から車で中心部に通勤できるようになると，大都市の郊外に人口が増えて，その大きな都市はますます大きな都市になっていきます。したがって，第 3 次産業の伸展と自動車の普及が，札仙広福等の成長の大きな理由です。

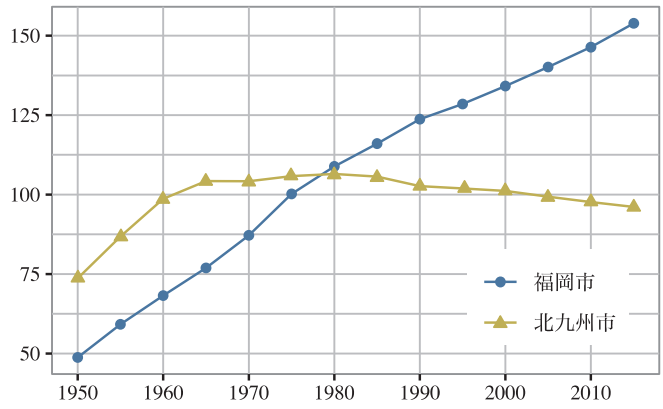
3.2　福岡市固有の成長要因

(1) 鉄道時代には北九州が九州地方のゲートウェイだった

図 3 を見ると，ほとんどの中枢都市が成長している中で，北九州市と大阪市が例外的に衰退していることが分かります。実は，福岡が大きくなったのには，中枢都市成長の標準的な理由の他に，もう 1 つの理由があります。仙台や札幌のように，近隣の小さな都市の人口を吸い上げたというだけではなくて，福岡には近くに北九州という大都市があって，そこの人口を吸い取っていくことができたということなんです。

まず，北九州市が合併して最初の国勢調査の年である 1965 年の時点で，北九州は 104 万の人口がありましたが，福岡は 80 万人を切っていました。そういう大きな差があったんですね。図 9 が

図 9　北九州市・福岡市の人口推移（単位：万人）



（注）2015 年現在の市域で計測された人口。
（出所）『大都市比較統計年表』より作成

表 2　1960 年における福岡市と北九州市の支店・支社の比較

銀行	
日本銀行支店	
1893 年 …… 北九州市に設置	
（日銀 2 番目の支店。初代支店長は高橋是清）	
都市銀行：支店・母店の合計数（1960 年）	
・北九州市 : 26	
・福岡市 :　18	
メディア	
毎日新聞西部本社	1922 年 …… 北九州市に設置
朝日新聞西部本社	1937 年 …… 北九州市に設立
商社・・・北九州市の雇用者数の方が多かった	

（出所）東証一部上場企業について，有価証券報告書（1960 年 3 月）より作成

示すとおりです。

当時，第 3 次産業の雇用は，北九州の方が福岡より多かったのです。図 10 が示すとおり，今とは逆でした。実際，表 2 が示すとおり，商社も都市銀行の支店もみんな北九州の方が多かったのです。

それにもかかわらずなぜ北九州が衰退したか。これは鉄鋼が去ったからだと，多くの人が考えています。しかし，そんなことはあり得ないでしょう。北九州を追い抜いて成長した福岡市には，最初から鉄鋼がないからです。とすれば，福岡も北九州も一緒に伸びていけばいいじゃないか，と思います。ほかの大都市はほとんど大きくなっているから，それが自然だろうと。

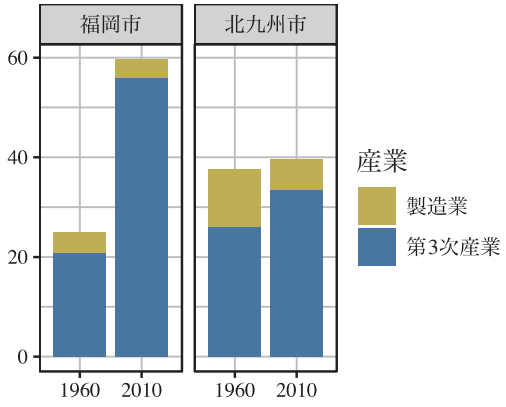
（2）航空時代には福岡市が九州地方のゲートウェイとなった

第 3 次産業の雇用が福岡では大幅に伸びたのに，北九州では衰退したのはなぜかと言えば，先ほど申し上げたように，鉄道時代には，北九州が九州のゲートウェイだったから，第 3 次産業の雇用が九州一大きかった。ところが，航空時代になったら，福岡にある空港が非常に便利なので，九州のゲートウェイは，北九州から福岡に移っていった。したがって，支店機能も移った。そういう理由が根本的にあります。

このように，北九州市には第 3 次産業が減る特別な事情があった。その証拠は何かというと，北九州空港と福岡空港の年間の空港の乗降客を比較すれば分かります。現在，福岡空港の乗降客数は 2,000 万人を優に超えているんですが，北九州空港は 170 万人くらいです。福岡空港の乗降客数は，実に 50 年前の 1968 年に，現在の北九州空港とほぼ同じ水準になっていました。

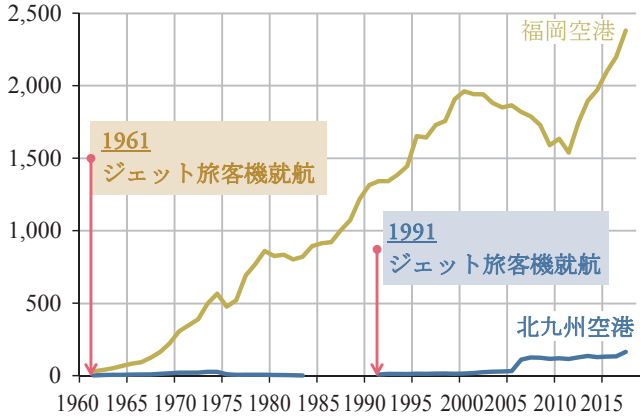
1968 年以降，福岡空港は目覚ましく伸び続けました。東京に一挙にジェット機で行けるんですから，北九州の九州支店機能が福岡市に移っていったのは当たり前です。羽田便が開設されたのは，福岡が 1961 年で，北九州が 30 年後の 1991 年です。図 11 が示すとおりです。しかも 1991 年当時，北九州・羽田便は 1 日 1 本しかありませんでした。一方，当時の福岡空港の乗降客数は，

図 10　福岡市と北九州市の就業者の比較
（1960 年・2010 年，単位：万人）



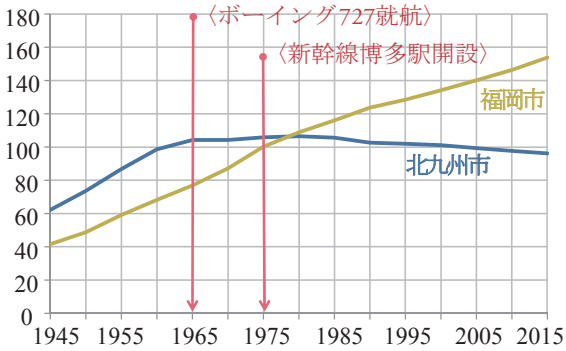
（出所）『大都市比較統計年表』より作成

図 11　福岡空港・北九州空港の年間乗降客数の推移
（単位：万人）



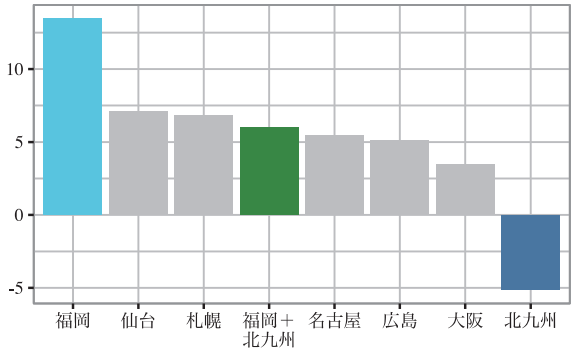
（注）1983 年から 1991 年 3 月まで（旧）北九州空港の定期運航便は休止している。
（出所）『福岡県統計年鑑』，国土交通省『空港管理状況調書』より作成

図 12　福岡市と北九州市の人口推移（単位：万人）



（出所）『大都市比較統計年表』より筆者作成

図 13　2000～15 年にかけての人口成長率（単位：%）



（出所）『国勢調査』『大都市比較統計年表』より筆者作成

現在の北九州空港の 5 倍以上でした。

その間，空港整備の遅れが北九州の衰退の理由だということを，誰も本当には思わずに，十分な対策を起こしていなかったために，福岡に抜かれていったのです。福岡市の方は，北九州が大きな空港を持たせないために様々な政治的工作をしました。とにかくそこが天下分け目だったんだと思います。新北九州空港が 2006 年に，福岡空港の羽田便開設の 55 年後にできたときには，もう後の祭りで，九州支店は福岡に多く移ってしまった後でした。

ところで，よく新幹線が福岡市が成長し続けた原因だという人がいますが，それはそうではないと思います。図 12 を見てください。

さきほど，2000 年からは福岡市は日本一の成長率で伸びたといいましたが，福岡と北九州との人口を全部合わせた成長率を見てみましょう。図 13 が示すように，緑で示される福岡市と北九州

市を合わせた北部九州の人口の伸びというのは，実は仙台，札幌よりも低いんです。

ですから，福岡が伸びていった理由の 1 つは，福岡市が北九州市と比べて圧倒的に優れた空港を持っていたために，北九州が持っていた九州ゲートウェイの機能を代替していったことです。福岡市の伸び率が日本一の伸びなのは，北九州の人口を吸収できたためなので，福岡空港の存在が重要な役割を果たした現象だといえると思います。

3.3　福岡空港容量不足への現状の対策は有効か

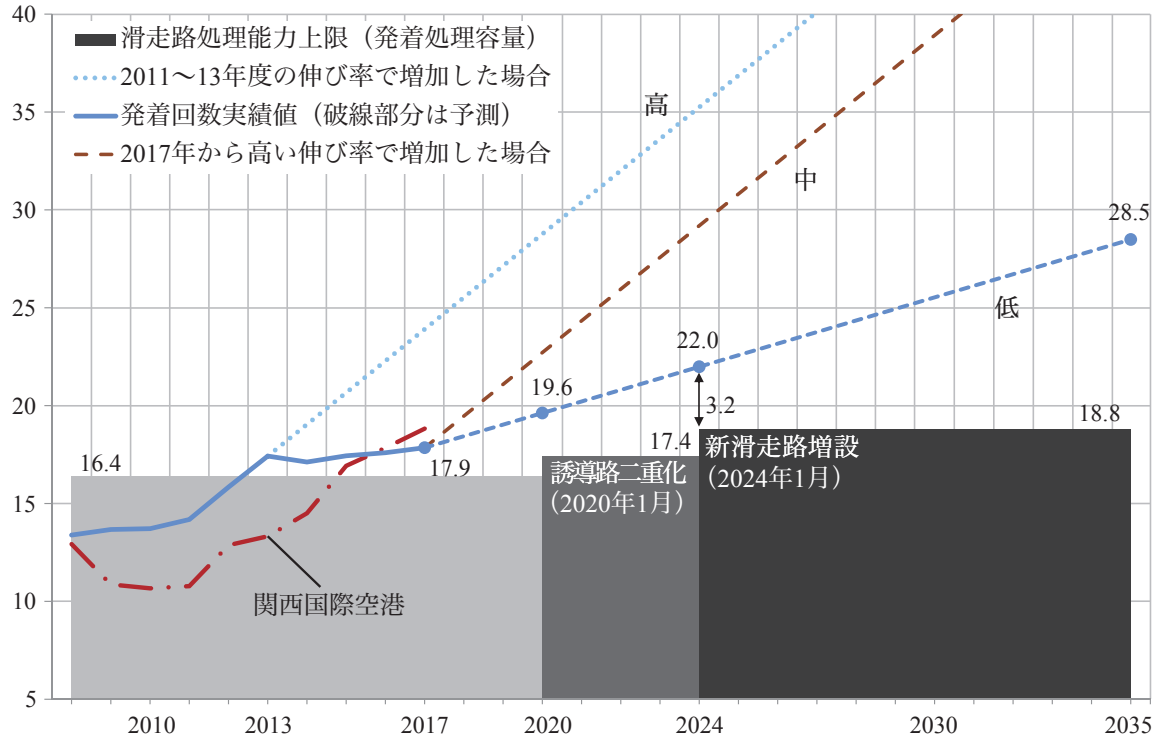
(1) 福岡空港の現状

この福岡市の成長が空港の容量の不足という壁に直面していくことは，先ほどから再三申し上げているとおりです。図 6 や図 7 に示されるような，貧弱な国際線乗降客数のままで，香港とかシンガポールに太刀打ちできるんだろうかということになります。

実は，この容量不足を解決するために，玄海沖に空港を造るという構想がありました。しかしこれには 1.5 兆円かかるし，できたとしても，冬は強風のために閉鎖しなければならない。これが明らかになったので，玄海沖空港建設の代わりに，現在の福岡空港の滑走路をもう 1 つ増設しようということになりました。

図 14 をご覧ください。下の箱の高さが，法定の年間発着回数容量を示しています。薄いグレーの箱が今の滑走路容量で，2024 年に新滑走路が増設されると，黒い箱が示しているように，この

図 14　福岡空港の年間発着回数と予測（単位：万回）



（出所）国土交通省資料および西日本新聞記事（2019 年 9 月 2 日）より作成

容量が増える。しかし，滑走路を倍にするならば，当然容量も倍になるんじゃないかとお考えになるかもしれませんが，実は 2 つの滑走路が近すぎて，同時離発着ができない。したがって，容量はとても倍には増えなくて，たったこれだけしか増えないというのが国の予測です。

そこで，福岡空港の発着数の予測をすると，2024 年にこの拡張で十分なのかどうか分かるから，予測をしてみましょう。図 14 の青の実線は，福岡空港の年間発着量の実績値です。2013 年のところでがくんと屈折しているんですが，ここで法定容量に達してしまったためです。それまではインバウンドでもって破竹の勢いで伸びていたんですが，ここで止まってしまった。赤い鎖線が示す関空の方は，インバウンドが増えてきた 2011 年以降，順調に伸び続けています。福岡空港の推移を示す青の実線も，2011 年から 2013 年までの期間では，関空の推移を表す線と平行です。これは，注目に値すると思います。

(2) 福岡空港発着回数の予測

さて，2024 年に福岡空港の需要がどうなるかというのを，どうやって予測したらいいでしょうか。1 つは，2011 年から 2013 年までの年間増加量がそのまま続くとしたらどうだろうと仮定することが考えられます。それは私も結構長い目で見れば当たっているんだと思いますが，そうなると関空と同じスピードで伸びていくことになります。出発点は 2013 年の実績値です。これを高位予測としましょう。これが青の細い点線で示されています。2013 年に容量制限に直面しなかったと想定するわけです。

そうではなくて，2017 年における実績値が 17.9 万回だから，この実績値を出発値とした上で，年々の伸び数は高位予測と同じだとした予測が，赤い破線で示されています。これを中位予測としましょう。

さらに，年々の伸びも低く想定したのが青の太点線です。関空のような目覚ましいところ，あるいは福岡空港が昔伸びていたようなスピードじゃなくて，2010 年から低迷期も含めた平均的な伸び率を計算し，その伸び率で毎年増えていくと想定して予測したのが，青の太い点線で示される低位予測です。

図から明らかなように，この低位予測でも，2024 年に第 2 滑走路ができた時点で 3.2 万回分不足しているということになります。これはものすごく控え目な需要予測をしても，これだけ伸びるということです。

4. 福岡空港容量の壁を破る打開策は何か

そうなると，福岡空港だけでは福岡市が成長していけないのは明白です。予測されていたより早くこのような事態に到達したのは，インバウンドが急増したからです。佐賀空港とか北九州空港とかいった別の空港に頼らないと，福岡市は発展していけません。

3 空港の役割分担はどうあるべきでしょうか。

福岡市の成長続行のための絶対的条件は，まず 3 空港のうち 1 つは，3,000 m 滑走路がなければいけないということです。これは，欧米に直接行けるということです。それが福岡市が伸びて

いくために必須であろうと思います。さらには，福岡都心とのアクセスが良ければ良いほど望ましいでしょう。

4.1　佐賀空港と北九州空港の役割分担

最初に，佐賀空港と比較しましょう。

まず，佐賀空港には，滑走路を 3,000 m にできるかどうかという大きな問題があります。北九州空港は，3,000 m 滑走路の用地はもうできていますから，あとは舗装すればいい。専門家に聞いても，あと 2 年あればできる。佐賀空港ではとてもそうはいきません。

さらに，佐賀空港へのアクセスを良くするためには，長崎新幹線が停まらなければならないんですが，それが決まってから，建設にはだいたい 10 年かかる。次に述べる北九州空港アクセス新幹線はトンネルですから，専門家に言わせると，およそ 5 年くらいでできる。そこが大きな違いです。したがって，まずは北九州空港の滑走路を 3,000 m 化して，福岡と欧米との距離を縮め，次に佐賀空港を整備して南福岡の利便性を強化するのが，自然な順序でしょう。

4.2　北九州空港アクセス新幹線の採算性

次に，北九州空港へのアクセスを検討しましょう。

北九州空港の場合には，図 15 で示すルートで，小倉駅と空港の間にトンネルを建設してアクセス新幹線を走らせると，8 分で結ぶことができます。現在，博多駅から小倉駅までは 16 分で行けますから，これができると，博多駅から北九州空港まで 25 分以内に行けるようになります。博多駅・北九州空港間は，東京駅・羽田空港間より早く行けるようになります。このトンネルは足立山の下に造るので，用地買収がいっさい要りません。山陽本線は，お乗りになった方はご存知のように，もうトンネルだらけですよね，あれと同じです。

こういう構想が昔からありまして，2011 年に国交省が正式の調査を行っています。1,200 億円かかるんですが，そのときには，採算に乗らないという結論でした。それはどういうことかというと，全旅客が福岡発の場合に採算に乗る旅客数は 128 万人なんです。ところが，2011 年当時の予測では，2020 年の福岡発の利用者数は 23 万人と推定されました。もちろん北九州市からも乗りますけれども，それを合わせても，これではとてもじゃないけど採算に乗らないというのが当時の予測です。表 3 をご覧ください。しかし今や，予想をはるかに超えてインバウンド需要が増大したために，福岡空港は，新滑走路が完成した 2024 年にも乗客は溢れたままになることが確実であることは，先ほど示したとおりです。溢れた乗客数が 128 万人以上かどうかチェックしましょう。

まず，発着回数は 3.2 万回分不足するんですが，これを人数に直してみますと，大体 452 万人です。しかし，溢れた人がみんな北九州空港に来るわけじゃありません。4 割が佐賀空港に行き，6 割が北九州空港に来るとします。それが今の両空港の国際旅客の割合です。これで 0.6 をかけます。でも，北九州空港に行くと決めた人が，全員この新幹線を使うわけじゃない。半分が使うとしてみますと，6 割の半分で 3 割です。福岡空港から溢れた人の 3 割が北九州空港を使う。ちな

図 15　アクセス新幹線ルート

（出所）筆者作成

表 3　北九州空港アクセス新幹線に関する北九州市の調査（2011 年当時）

運賃（北九州空港＝小倉駅間）	1,630 円
時間（〃）	8 分
事業費（5 年間）	1,188 億円
全旅客が福岡発と想定した場合に、採算に乗るアクセス新幹線利用者数	128 万 人
2011 年における 2020 年の福岡発利用者数予測	23 万 人

（出所）北九州市資料より筆者作成

表 4　北九州空港アクセス新幹線の福岡発乗客数予測

- 2024 年の発着回数不足 **3.2 万回**は旅客 **452 万人**に相当
- 北九州空港アクセス新幹線の利用者数はこの 3 割であるとするとおよそ **136 万人**（= 452 × 0.6 × 0.5）である。
  - ［国際線乗降客数］佐賀空港：北九州空港＝4 : 6
  - 成田空港の訪日外国客の鉄道利用割合＝45.5%
- **136 万人 〉 128 万人 ＝ 採算ライン**

（出所）筆者作成

みに東京駅から成田までは，外国人の旅客の場合，45.5％の人が鉄道を使っています。成田エクスプレスは 58 分かかりますが，博多駅から北九州空港間は 25 分です。どちらの空港も，バスの場合は最速で 1 時間くらいですから，まあ，北九州空港の鉄道利用率が 45.5％になるということはない。50％くらい鉄道を使うと考えても，これは相当に控え目な想定だろうと思います。そうすると，452 万人の 3 割ですから，溢れた人たちのうち 136 万人が使うことになる。採算に乗る博多発のアクセス新幹線利用者は 128 万人ですから，2024 年に福岡市の滑走路が増設された時点で，もう既にペイします。その後は福岡市の需要はますます伸びていきますから，それはアクセス新幹線の利用者も増えていくということです。表 4 で示したとおりです。

それで，ここで申し上げておきたいのは，この需要予測は過少なことです。①もともとの福岡市の航空需要予測自体が，いろいろと控え目に設定しました。②さらに，オリンピックの後は航空需要が随分増えるだろうと考えられています。③それから，北九州空港が 3,000 m になると，当然，

アメリカやヨーロッパに行く必要のある人たちは，福岡から来るようになります。④さらに，北九州市民も相当数が使うわけです。先の予測はそれらをすべて無視しています。これらを全部合わせると，これはもう大変な量になりますから，採算に合うのはより確実になります。

4.3　福岡空港と北九州空港の役割分担

さて，北部九州が成長の壁を乗り越えるため，福岡空港と北九州空港との基本的な役割分担をどうするかです。福岡空港は，高い着陸料を取って，忙しいビジネスマンが使う。一方で，北九州空港は安い着陸料を取って，LCC なんかが使う。それが少なくとも当初の割り振りだと思うんです。滑走路が 3,000 m に延伸されたら，福岡のビジネスマンも欧米向けに北九州空港を利用できます。

ところが，今は北九州空港は国管理の空港ですから，昼も夜も同じ着陸料で，夜を安くするなんてことができない。ただこれは制度の問題ですから，やれば何とかなる。これが安くできるようになると，LCC は随分と北九州空港を利用するようになる。それが役割分担です。

5. 北部九州の双子都市は，グローバル巨大都市に飛躍する目前にある

話を戻しましょう。北九州と福岡を合わせた人口は，1970 年代から名古屋を超えている。しかも北部九州は，何しろアジアの主要都市と，名古屋や東京より近いわけですね。上海にも近い，台北にも近い。

北部九州の成長のポテンシャルは実に大きい。しかし，今は空港の制約という，成長に対する大きな壁が立ちはだかっています。この壁さえ取り払われると，福岡市と北九州市という双子の都市で構成される北部九州が，シンガポールや香港のようなアジアの中心を担う 1 つの大きな都市として発展することになる。そう思っています。

参考文献

八田達夫（2019a）「福岡市がぶつかる成長の壁－『アジアのリーダー都市』への挑戦（上）－」，『Voice』2019 年 10 月号，pp. 166～83

八田達夫（2019b）「福岡市成長の壁はトンネルで突き破れる－『アジアのリーダー都市』への挑戦（下）－」，『Voice』2019 年 11 月号，pp. 164～74

八田達夫（2014）「北九州空港が変える福岡市と北九州市の将来」，『東アジアへの視点』第 25 巻 4 号（http://shiten.agi.or.jp/shiten/201412/shiten201412_19-36.pdf）

山縣宣彦（2017）「瀬戸内海のクルーズについて」，『シリーズみなと総研からのメッセージ，みなと総研賛助会員ニュース』第 172 号，2017 年 8 月

日本経済新聞「羽田国際線，成田に迫る　すみ分けで需要取り込みへ」2019 年 9 月 2 日（https://www.nikkei.com/article/DGXMZO49305800S9A900C1EA2000/）

国土交通省交通政策審議会　第 2 回事業評価小委員会「資料：福岡空港滑走路増設事業における新規事業採択時評価について」2014 年 12 月 11 日