

北九州空港が変える福岡市と北九州市の将来★

アジア成長研究所所長 八田達夫

要 旨

高度成長期以降、全国の中核都市のほとんどが人口を伸ばした。しかし鉄道時代から航空時代に転換した時点で、ジェット機対応空港を持っていなかった北九州市の人口は、例外的に縮小した。それに対して、ジェット機対応空港を持つ福岡市は、中核都市としての自然な発展を遂げた。

しかし福岡空港の混雑が限度に達している。滑走路1本当当たりの発着数は、すでに日本一である。10年後に発着数を約30%増大する滑走路の増設工事が予定されているが、それ以上の増設は地形的に見込めない。

ところが博多駅から（小倉駅を経由して）25分で到着できるようになる北九州空港を活用することによって、福岡市は今後も伸び続けていける。一方、北九州市はこの空港の発展によって、支店都市としての機能を回復できる。

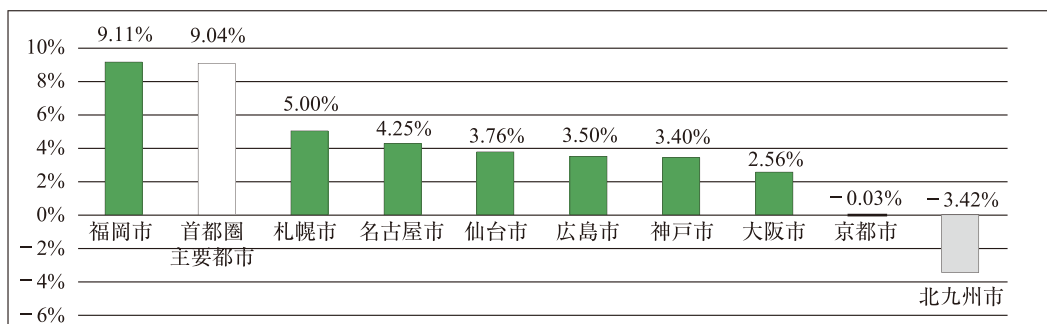
北九州空港を発展させる第一歩は、①空港・福岡市間を直結する高速バス定期便の設置と、②空港と北九州都市高速道路とを結ぶ国道10号の無信号バイパスの建設である。

1. はじめに

北部九州の二大都市、福岡市と北九州市は対照的な成長を遂げてきた。

第1に、2000～10年までの10年間では、日本の首都圏外の大都市の中で、福岡市の人口増加率が最も高く、北九州市の人口増加率は最も低かった。図1が示すとおりである^(注1)。

図1 全国主要都市における人口増加率（2000～10年、単位：%）

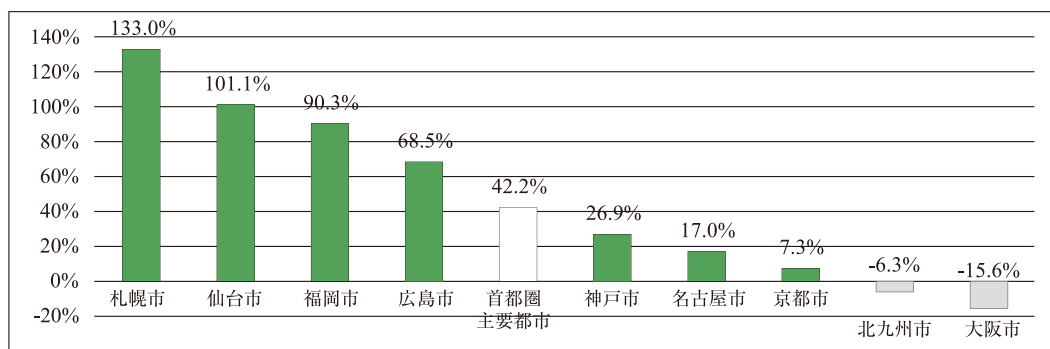


(注)首都圏主要都市は、東京都・横浜市・川崎市・さいたま市・千葉市である。

(出所)大都市統計協議会(2013)より、2000、2010年の数値をもとに作成

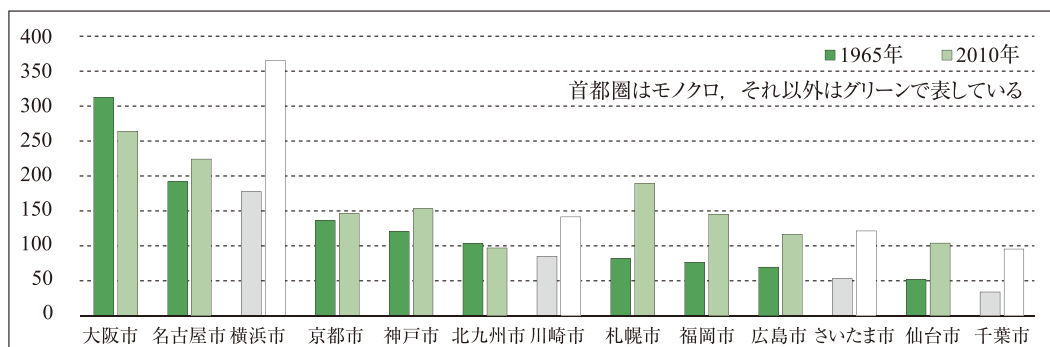
★ 森本廣、岡本洋幸、権藤宗高、片山憲一、藤原利久、田尾弘の各氏に資料の提供をいただいた。保科寛樹君と田中勇輝君に統計資料の整理を、園山加奈さんと松崎倭子さんには原稿の整理をしていただいた。これらの方々に厚く御礼を申し上げます。

図2 全国主要都市における人口増加率（1965～2010年，単位：％）



（注）首都圏主要都市は、東京都・横浜市・川崎市・さいたま市・千葉市である。また、数値は2013年現在の市域による。
（出所）大都市統計協議会（2013）より、1965、2010年の数値をもとに作成

図3 東京都を除く全国主要都市の1965年および2010年の人口（単位：万人）

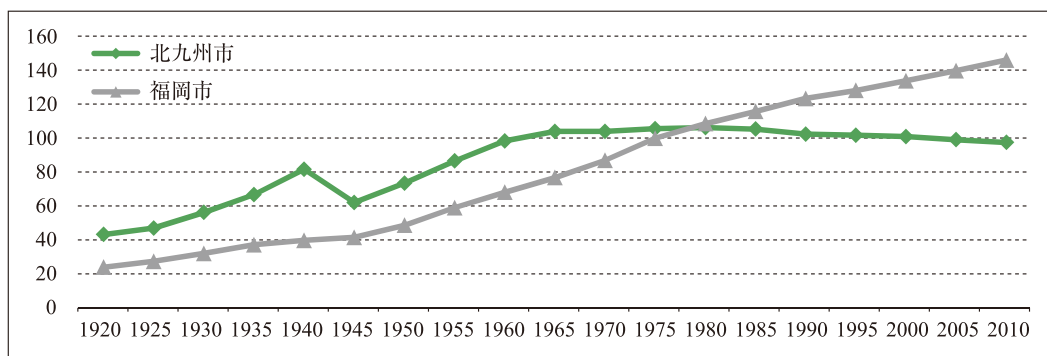


（注）数値は2013年現在の市域による。
（出所）大都市統計協議会（2013）より、1965、2010年の数値をもとに作成

本稿では、「2000年時点での人口が100万人を超えていた都市のうち首都圏外にある都市^(注2)」を「中枢都市」と定義する。図1の緑の棒グラフは、中枢都市の人口増加率を示している。一方、この図のモノクロの棒グラフは、2000年時点での人口が100万人を超えていた首都圏内の都市（東京都、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市）の人口合計の増加率を示している。すなわち、首都圏の大都市全体の人口増加率を示している。この図は、この期間の福岡市の人口増加率が、首都圏の大都市全体の人口の伸び率より高かったことを示している。

第2に、高度成長のピークの1965～2010年までの45年間では、図2が示すように北九州市と大阪市の人口は減少しているが、他の中枢都市の人口はすべて増加している。図3は、1965年における（東京都を除く）全国主要都市の人口を規模順に1965年と2010年における人口を示している。この図は、高度成長期から現在までの間に、1965年時点で北九州市より人口の少なかった諸市、とりわけ札幌・仙台・広島・福岡（これらは、「札幌仙広福」と略称されることがある）の諸市に、北九州市は、人口数でゴボウ抜きされたことを示している。

図4 北九州市と福岡市の人口の推移（1920～2010年、単位：万人）



(注) 数値は2013年現在の市域による。

(出所) 大都市統計協議会(2013)より、各年の数値をもとに作成

第3に、図4は、1920～65年頃までは、福岡市と北九州市はともに成長したが、それ以降は北九州市が緩やかな衰退を続けてきたことを示している。一方、この図は、1965年以降、福岡市が北九州市の衰退を補完して快進撃を続けて、北部九州の発展に貢献してきたことを示している。

しかし、これまで福岡市の発展を支えてきた福岡空港の容量は限界に達している。現在予定されている増設をしても、10年後に輸送力が約30%増えるに過ぎない。これによって、福岡市全体の発展が急速に減速する可能性が出てきた。

本稿の目的は、24時間空港である北九州空港が、福岡市には繁栄の永続を、北九州市には飛躍をもたらしうることを示し、このプロセスをいかに加速すべきかを明らかにすることである。

2. 福岡市が繁栄した原因

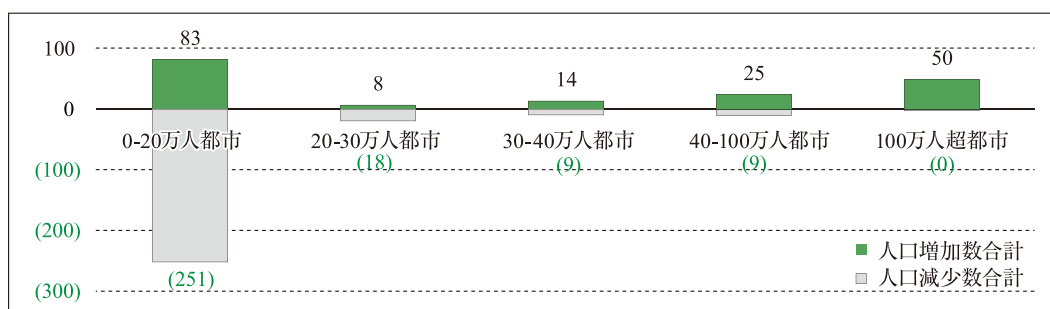
まず、福岡市の発展を日本全国の都市の盛衰と比較しながら分析しよう。

福岡市は、高度成長期以来、最も繁栄した政令指定都市の1つである。1965～2010年の間に福岡市の人口は、図3が示すとおり、69万人増えた。これは人口増加数でみると、首都圏以外では札幌に次いで2番目に大きい（なお人口増加率では、図2が示すように、札幌・仙台に次いで3番目である）。福岡市と札幌市との成長が、航空の活用による支店経済としての発展によるものであることは言うまでもない。

高度成長以来、東京は、大都市を含めた地方の衰退の犠牲のもとに大きくなったと考えられているが、これは正しくない。日本では一極集中ではなく多極集中が起きてきたのである。東京だけでなく、全国のほとんどの大都市は大きくなった。福岡市も日本の大都市の1つとして大きくなってきたのである。

2000年時点における100万人以上の都市で首都圏外にあるものを「中枢都市」、30～100万人都市を「中核都市」と呼ぶとすれば、1965年以来、日本全国の中枢都市も中核都市も基本的に伸び続けてきた。

図5 1都3県を除外した都市の人口増減数の合計（2000～10年，単位：万人）



(注) 都市の規模は2010年時点による。1都3県は、東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県である。

(出所) 総務省統計局（2013）より、2000、2010年の数値をもとに作成

まず、中枢都市はどのように伸びてきたのだろうか。

① 1965～2010年までの45年間では、大阪市と北九州市以外のすべての中枢都市が成長した。図2が示すとおりである^(注3)。首都圏大都市の人口増加率が1番高かったわけではない。

② 2000～10年までの期間では、北九州市と京都市を除くすべての中枢都市の人口が増加している。図1が示すとおりである。なお、大阪市は2000年から再び成長し始めている。

次に中核都市はどのように伸びてきたのだろうか。

③ 1965年から平成の大合併が始まる直前の2000年までの期間では、中核都市76市のうち75市で人口は増加した。例外は尼崎市のみである。したがって、この期間で北九州と大阪と尼崎（大阪圏内）の3市を例外として、20万人以上のすべての都市の人口は増えた。

④ 2000年以降でみると、国全体の人口増加の終わりと地方への公共投資バラマキの抑制とを反映して、人口減少都市が多く出現している。しかし30万人以上の都市では、人口の増加数の方が減少数より多いことを図5が示している。この期間では、都市の盛衰の境界線が30万人であることがわかる。なお、図5は平成の大合併後の市域でとった統計に基づいている。1965年以來の日本の中核・中枢都市の成長の理由は2つある。

第1は、以前は独立の事業所が数多くあった小都市に、中核・中枢都市から自動車ですぐに日帰りできるようになったために、小都市に独立した事業所が必要なくなったことである。

第2は、地方小都市から付近の中核・中枢都市に自動車ですぐに通勤できるようになり、ショッピングにも行けるようになったため、地方小都市の人口が減少したことである。

このように、中核・中枢都市の成長は、基本的には周辺の人口30万人未満の小都市の人口を吸収することによって達成された。

一方、札幌・仙台・広島・福岡などの中枢都市が伸びたのは上の理由だけではない。新幹線や航空の発達によってこれら都市が東京と結びつきが強くなり、支店経済の機能を拡大したことが重要な要因である。

いずれにしても、長い目で見て日本の中核・中枢都市の人口は、伸び続けてきた。福岡市は中枢都市の定石に従って成長したと言えよう。

3. 北九州市が衰退した原因

それに対して、北九州市は衰退をし続けてきた。図4は、北九州市の人口が1970年代以降減ったことを示している。最近では毎年3千人ずつ減少し続けている。商店街のシャッターは下り、盛り場にも活気がない。図2から明らかなように、高度成長以来、札幌・仙台・名古屋・京都・広島・福岡など、ほとんどの中枢都市の人口は増加したのに、北九州市はその間に人口が減少した数少ない都市である。これは、なぜだろうか。

高度成長期以来衰退した2つの都市、大阪市と北九州市の衰退の原因を調べると、両者には共通点がある。したがって、まず大阪の衰退の理由を調べ、そのあとで、北九州衰退の理由を調べよう。

3.1 大阪衰退の理由

高度成長期から現在までの期間に中枢都市としては例外的に大阪の人口が減った主要な理由は、大阪からの本社の流出である。

大阪は、戦前から1960年にかけて、西日本経済圏の本社機能を担っていた都市であった。1960年時点では、例えば北九州から東京に行くには特急でも片道20時間、往復で40時間かかった。そうすると、北九州の事業所から東京の本社に毎月行くのはかなり厳しい。

しかしこの事業所の本社が大阪にあれば、北九州・大阪間は、特急で片道8時間であるから、夜行で行くことも可能だし、日中楽に行くこともできた。したがって鉄道時代には、九州や四国、中国地方の事業所の本社が東京ではなく大阪に集中したのは当然だったと言えよう。

この理由で、1960年代までの日本の経済には、東京を中心とする「東日本経済圏」と大阪を中心とする「西日本経済圏」の2つが並立していた。鉄道時代には、東京だけで本社機能を担うには、日本は大きすぎる国であった。本社機能を持つもう1つの都市が東京から地理的に離れた場所に必要だった。鉄道時代には、西日本経済圏の本社機能を担うことが巨大都市大阪の存在理由だったのである。

ところが、1970年代になって旅客機による移動が安価になると、東京から全国に日帰りで行けるようになったため、大阪に本社を持つ意義がなくなり、本社が続々と東京に移転したのである^(注4)。交通モードが鉄道から航空に変化したことが、大阪の衰退をもたらした決定的な原因である^(注5)。

3.2 北九州衰退の原因に対する通説：工業都市だからだ

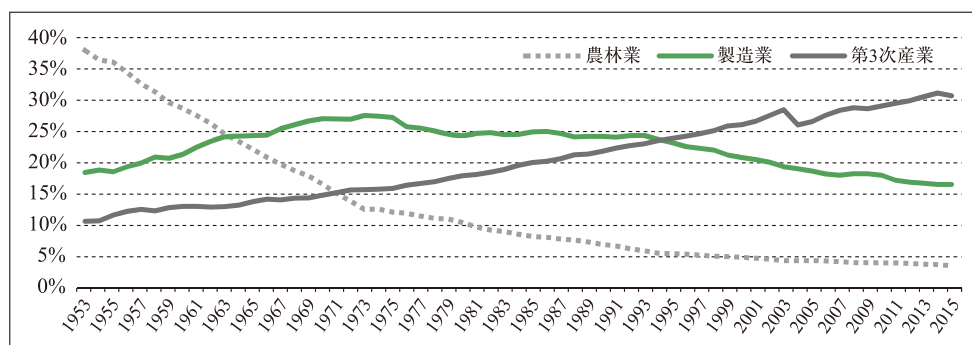
(1) 全国における製造業労働人口比率の減少

北九州市の衰退の原因に関する通説は、「全国における工業の重要性の低下が、工業都市北九州の衰退をもたらした」というものである。

実際、日本における製造業の労働人口比率を示した図6が示すように、1970年代以降、製造業労働者の比率が約28%から約18%まで減っている。それに対して、第3次産業（製造業と農林業以外すべて）の雇用は着実に伸びている。

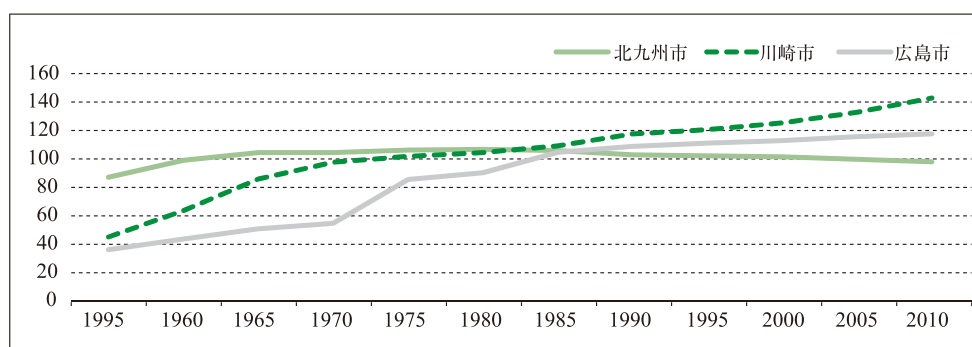
図4のグラフは図6のグラフと形がよく似ているから、上の通説が正しいように見える。も

図6 全国における産業別労働人口（1953～2013年）



(出所) 総務省統計局（2014）より、各年の数値をもとに作成

図7 北九州市・川崎市・広島市の人口推移（1955～2010年、単位：万人）



(注) 数値は2013年現在の市域による。

(出所) 大都市統計協議会（2013）より、各年の数値をもとに作成

し通説が正しく、全国における工業の衰退が北九州衰退の原因であるならば、北九州は今後も衰退し続けることになるだろう。

(2) 通説への反証

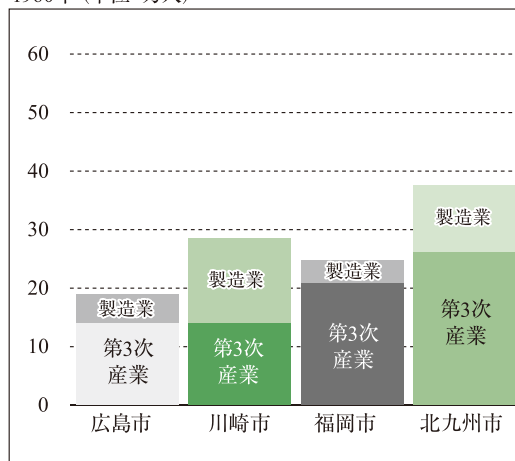
しかし、「日本全体での工業の比率が低下したことが工業都市北九州市の衰退の原因である」という通説は疑わしい。その証拠が2つある。

①他の工業都市との比較

第1の証拠は、他のいくつかの工業都市は1960年以降も成長し続けてきたことである。例えば川崎市である。1960年において川崎市の製造業における雇用者数は、当時四大工業地帯の1つと言われた北九州市より4割多かった。図7は、この工業都市川崎の人口が、1960年以来3.3倍になり、今や人口が140万人を超える都市となっていることを示している。また広島市の人口は1955年以来3倍になり、今や120万人を超えている。広島市は、現在の製造業雇用が北九州のそれとほぼ等しい工業都市である。このように、工業都市が必ずしも衰退しているわけではない。

図8A 製造業と第3次産業との比較

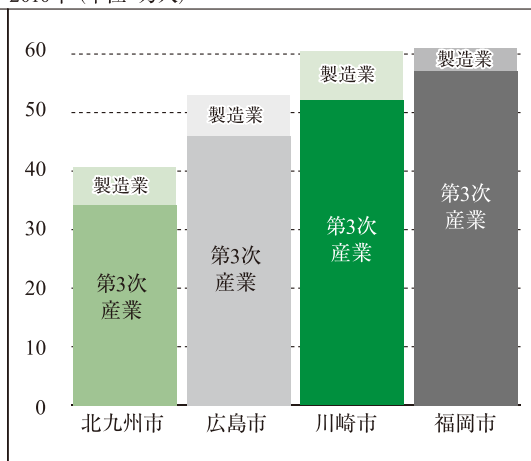
1960年 (単位:万人)



(出所) 東洋経済新報社編 (1982) より作成

図8B 製造業と第3次産業との比較

2010年 (単位:万人)



(出所) 大都市統計協議会 (2013) より作成

②北九州市は福岡市より大きな第3次産業都市だった

第2の証拠は、1960年時点で北九州市の方が福岡市より大きな第3次産業都市だったことである。

図8Aは、1960年における北九州・川崎・広島・福岡各市の産業別雇用数を、第3次産業の雇用の数の順位で並べたものである。当時、北九州市は、これら4都市の間で第3次産業の雇用が最も多い街であった。とりわけ第3次産業都市と考えられている福岡より第3次産業における雇用は多かった。それにもかかわらず起きた高度成長期以後の北九州市の衰退は、全国での工業の衰退を反映したものとは言えない。

(3) 北九州市において伸び悩んだ第3次産業雇用

図8Bは、2010年における上記4都市の産業別雇用数を、図8Aと同様に第3次産業の雇用の順位で並べたものである。この年には北九州市が最後尾にきている。北九州市では第3次産業の雇用が伸び悩んだ。それに対して川崎市の第3次産業の雇用の伸びは大きい。

以上をまとめると、北九州市が衰退したのは工業都市であったためではない。工業都市である川崎市や広島市は第3次産業の雇用を大幅に増やすことができた。福岡市の成長の原因も第3次産業の雇用が大きく伸びたことにある。したがって、北九州市は、高度成長期以後も全国のトレンドで第3次産業の雇用を伸ばしていけば、成長を続けることは可能ではなかった。

それにもかかわらず、北九州市は、その雇用をわずかししか増やすことができなかった。それが、高度成長時代にこれらどの都市よりも第3次産業雇用が大きかった北九州市が衰退していった直接的原因である。

3.3 北九州の衰退の根源的原因：鉄道から空港へ

では、北九州市では第3次産業の雇用が伸びなかったのはそもそもなぜなのか。その根源的原因を調べてみることにしよう。

(1) 鉄道時代

北九州市は、1960年代までは福岡市より大きな都市であった。図4は、大正時代から、北九州は人口で福岡を大きく凌駕していたことを示している。これは北九州が工業都市であったためだけではない。

鉄道時代には北九州は九州の玄関口であったため、現在の北九州市域に支店経済が栄えていたのである。北九州市は鉄鋼中心というイメージがあるが、次の事実が示すように、実は全国有数の支店経済の中心として栄えた街であった。

①日本銀行は1917年に福岡市ではなく、北九州に支店を設置した。

②1922年に毎日新聞西部本社が、1937年に朝日新聞西部本社が、福岡市ではなく、北九州に設立された。

③1960年3月末時点の都市銀行の母店支店の合計数は、北九州(26)は福岡(18)よりも、仙台(8)よりも多かった。これは札幌(26)と並んでいた(日本金融通信社、1960)。

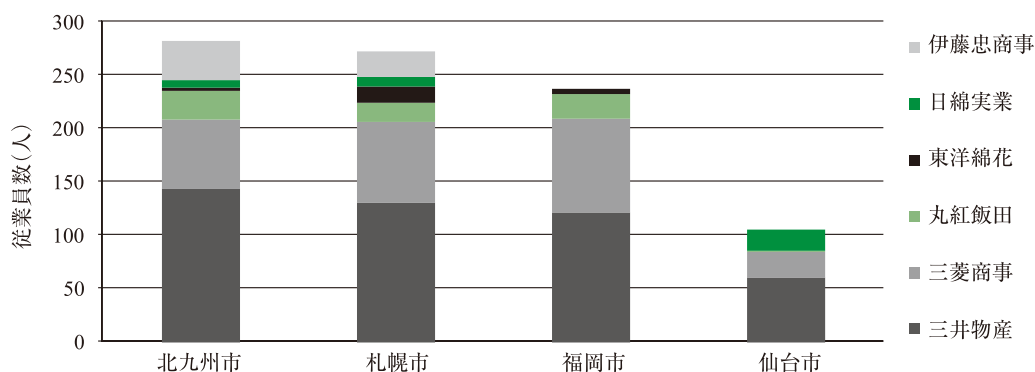
④1960年3月末における7大商社(三菱商事、三井物産、伊藤忠商事、江商、日綿実業、丸紅飯田、東洋綿花)の支店従業員数は、図9が示すように、北九州が283人であるのに対して、福岡市は238人であった。

このように北九州は、全国有数の支店経済の中心として栄えた街であったために、1960年においては、図8Aが示すように、第3次産業の雇用数は北九州のほうが多かったのである。

ただし北九州に支店経済としての発展の原動力となった鉄道を、北九州に隣接する下関までもたらししたのは、1901年に開業した八幡製鉄所である。1895年(明治28年)に東海道本線と山陽本線とで直通運転が開始され、新橋と広島までが連絡可能になった。その鉄道がさらに下関まで伸びたのは、八幡製鉄が開所した1901年(明治34年)であった(表1参照)。この年以降、北九州は鉄鋼の街になった。それと同時に、鉄道によって九州の玄関口となり、支店経済が大きく成長した^(注6)。

したがって、鉄鋼が衰退しても、支店経済の発展は、北九州が九州の玄関口として機能している限り続くはずであった。そうであれば、第3次産業は、川崎や広島のように大きく発展し続けられるはずであった。

図9 都市ごとの商社従業員数(1960年)



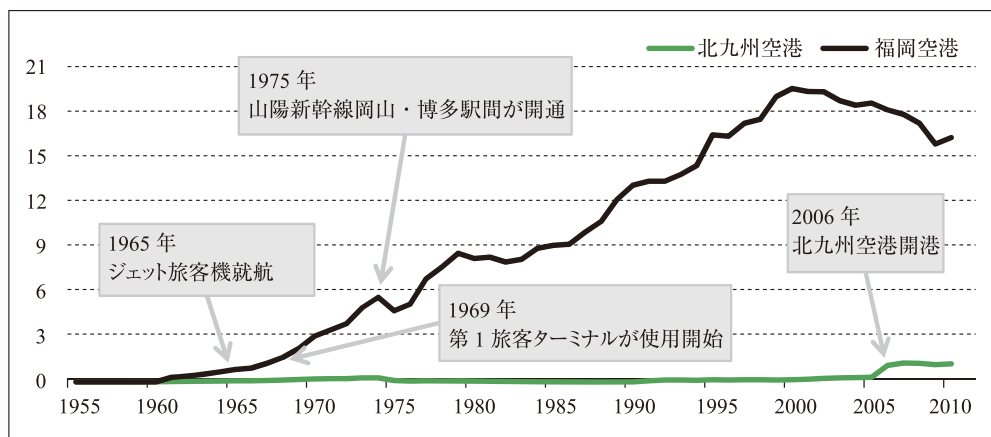
(出所) 東証第一部上場会社について、有価証券報告書(1960年3月末)より作成

表1 北九州鉄道小史

1895年(明治28年)	東海道本線と山陽本線との直通運転が開始される。 新橋駅から広島駅までが連絡可能に。
1901年(明治34年)	2月……八幡製鉄所が開業 5月……山陽本線が馬関(現在の下関)まで延伸
1942年(昭和17年)	関門海峡が開通, 下関－門司駅間が山陽本線に組入れ。 東京駅から門司駅までが連絡可能に。

(出所) データで見る JR 西日本 <http://www.westjr.co.jp/company/info/issue/data/>

図10 北九州空港と福岡空港の乗降客総数(単位: 百万人)



(注)「北九州空港」は、2006年3月15日までは(旧)北九州空港(曾根飛行場)、3月16日からは(新)北九州空港を指す。
(出所)福岡県企画・地域振興部調査統計課(2014),博多駅85年史編纂委員会編(1977)より,各年の数値をもとに作成

(2) 航空時代

ところが日本は、1960年代中期から航空時代に移った。しかしこの時点で北九州は、ジェット機に対応できない滑走路の曾根飛行場しか持っていなかった。

一方福岡市は、最初からジェット機に対応できた。そのため、福岡空港・羽田空港間にはジェット機による定期便が1965年に開設された。しかも福岡空港は博多駅に極めて近い。したがって、福岡空港の航空旅客は、図10が示すとおり急増した。これによって、東京に本社を構える各社は、福岡市に支店・支社を設立したり、既存の支店支社を増強したりした^(注7)。東京からいったん飛行機で福岡まで行ってから鉄道で北九州に移ることは無意味になったからである。

1991年までジェット機が就航できなかった北九州は支店経済を維持できなくなった。その後、2006年に北九州市は24時間空港である北九州空港を持つことになった。しかし北九州空港は、都心との距離が、高速道路を使っても30分、一般道を行けば混雑状況によって50分かかるといふ不便さがあるため、都心部への時間距離は福岡空港の方が圧倒的に短い。このため北九州空港の潜在能力は十分に活用されていない。

しかも北九州空港が開設された時点ですでに福岡空港が高密度で活用されており、福岡市では支店経済も発展していた。このため、北九州空港の開設が、すでに確立された福岡市の支店経済の繁栄に影響を与えることはなかった。図10が示しているように、2013年の北九州空港

の乗客数は138万人であるが、福岡空港では福岡・羽田間の定期便開設直後の1968年にすでに163万人を達成していたのである。

したがって、北九州衰退の根本的な原因は、鉄道から航空への交通モードの変化に北九州が対応できず、支店経済機能が福岡に奪われたことにあったと言えよう。もともとは、第3次産業の雇用で北九州のほうが上位であったにもかかわらず、空港整備のタイミングが遅すぎたために福岡に抜かれていったのである。

4. 北九州空港が永続させる福岡市の繁栄

4.1 福岡空港の頭打ち

ところが福岡市の発展を支えてきた福岡空港の発着能力が、地理的な制約から既に頭打ちとなっている。2013年度の発着回数である16.7万回は、滑走路当たりでは日本一であり、滑走路標準処理値14.5万回を超過している。ちなみに羽田空港の2013年の滑走路平均発着回数は10.1万回である。

玄界灘の海上に新空港をつくろうとすると、1兆円近い費用がかかる^(注8)。さらに、玄界灘の海と強風とに対処しなくてはならないため、実際には、1兆5,000億円の費用がかかると言われている。それでも、気象条件等から閉鎖時間帯が多くなる可能性が極めて高い。

そのため福岡空港では新滑走路を現在の滑走路に並行して約2,000億円かけて造る予定である。しかし近接して造るため、管制上の都合から2つの滑走路で同時に離発着することができないため、増設しても容量は約30%しか増えない^(注9)。しかもこの建設には、順調に進んだとしても10年かかるのである。

福岡市の成長を支えてきた福岡空港の旅客量の伸びは、ここで頭打ちにならざるを得ない。実際、すでに発着には時間待ちが多く発生している。このため福岡空港に依存する限り、福岡市における支店経済のこれ以上の大きな発展は見込めない。

4.2 福岡市に繁栄の永続をもたらす北九州空港

昨今、アジアの諸都市は高規格の空港を整備して都市間競争に臨んでいる。このような中、今後も、福岡市が中枢都市として伸び続けるためには、福岡市周辺の空港が、福岡空港から溢れた航空輸送量増大への対応を担わなければならない。それを主として担うのは北九州空港の役割になる。

もちろん佐賀空港も補完空港としての役割をある程度果し得るが、滑走路の全長が2,000mであり、羽田便が1日往復5便である。北九州空港の滑走路は2,500mであり、羽田の往復便が18便ある。それに応じて北九州の担う割合は大きくなるであろう。

さらに、北九州空港が福岡市の発展を輸送面で強力に支えることになると考えられる理由が2つある。

(1) 空港新幹線

北九州空港と小倉駅の間には足立山があるが、新幹線をこの足立山の下に通すと、用地買収

なしに建設可能となる。単線の簡易型新幹線であれば、約 1,200 億円で建設することが可能であり、そのためには約 800 万人の乗客数があれば採算に乗る（ちなみに福岡空港の乗客数は約 2,000 万人であり、鹿児島空港が約 500 万人である）^(注10)。

この空港新幹線によって、空港と小倉駅とが 8 分で結ばれることになる。さらに、新幹線仕様であるからそのまま博多駅に行くことができ、約 25 分で博多駅と北九州空港が結ばれることになる。25 分というのは、東京駅と羽田空港間の電車時間より短い。これは福岡市民にとって、短時間で行ける 24 時間空港を活用できる途が開けるということを意味する。

北九州空港と小倉駅の間に空港新幹線ができると、福岡市は、博多駅から 10 分で行ける第 1 空港と、直通で 25 分で行ける第 2 空港とを持てることになる。博多駅と北九州空港を東京駅と羽田空港よりも短時間で結ぶことは、福岡の発展のボトルネックを取り除き、福岡市の持続的な発展を可能にする。

(2) 北九州空港・福岡市間直通バス

①深夜・早朝における福岡空港の補完

北九州空港は 24 時間運用の海上空港である。この強みは、福岡市のために直ちに活かすことができる。

北九州空港の直近の活用法は、福岡空港が閉鎖されている時間帯における代替空港とすることである。福岡空港が夜の 10 時から朝の 7 時まで閉鎖されていることが、福岡市と他市との結びつきをいくつかのルートで大きく制限しているからだ。

第 1 は、東南アジアからの飛行である。例えば、シンガポールで一日の仕事が終わって夜 6 時に福岡へ出発するとなると、6 時間かかるから、福岡空港には 12 時に着く。この時間には福岡空港が閉まっているから、現状では、福岡空港の朝の開港後に来るため、シンガポールで深夜の 1 時 20 分まで待って出発している。

もし、シンガポールを夜の 6 時に出発して 0 時に北九州空港に着き、北九州空港と天神なり博多駅なりを結ぶ深夜高速バスに乗ることができれば、福岡市の企業のビジネスパーソンも観光客も助かる。現にそのような高速バスのシャトル便さえあれば、シンガポールから北九州に乗り入れたいと言っている航空会社もある。

これはシンガポールだけではないだろう。夜間、北九州空港と福岡市の間に高速バス便があれば、現在福岡空港に乗り入れている多くのアジア便が夜間着の北九州空港を経由して福岡市民が利用できるようになる。

第 2 に、現在、中部空港から福岡空港に飛んでいる航空機は、同じ理由で夜間に福岡空港が使えない。夜間だけ北九州空港に着陸することになると、夜間バスを利用することによって、福岡市民は北九州空港を経由して中部空港や関空から夜間に戻ってくることができる。

第 3 に、羽田の国際線拡充と共に増加する米国・羽田便を利用した、福岡市民による米国との往来を容易にする。米国から夜 8 時以降に羽田に着いた便から乗り換えて北九州に飛ぶことができるならば、北九州空港・福岡間の夜間バスを利用することによって、福岡市民が米国と接続できる時間帯が大幅に広がる。しかも米国・羽田間を飛ぶ便の航空会社にとっても、これは助かる。

これら諸々の出発地からの便の夜間における北九州空港の活用は福岡市民のためになる。それを可能にするカギは、夜間に、北九州空港と天神あるいは博多駅との間に高速バスの頻繁な定期便を結ぶことにある。成田空港と東京駅とをつなぐ高速バスの事例を見ても明らかである。

②昼間時間帯における福岡空港の補完

北九州空港・羽田空港間には、1日18往復の便がある。この頻度は、伊丹空港の20往復に次いでおり、全国の空港で第8位である。この羽田便の頻度は、北九州空港が日本の地方空港として最重要の基礎体力を既につけていることを意味する。

福岡空港の発着数はその限度を超えているが、特にピーク時間帯で大きな超過需要を引き起こす。もし、北九州空港と福岡市間に昼間の定期高速バスがあれば、福岡空港のピーク時に、福岡空港・羽田便の代替空港として、北九州空港を活用することもできる。

5. 北九州空港がもたらす北九州市の支店機能の復活

北九州空港に乗り入れる国内・国際航空路線や発着便数が増え北九州空港が便利になることは、福岡市民にとって、この空港の使い勝手をよくする。同時に、これは、北九州市に支店経済の復活をも可能にする。もともと北九州市がその支店経済機能を大幅に縮小せざるを得なかった理由は、ジェット機飛行場を欠いていたためだったからである。

福岡空港で対処しきれずに溢れた航空輸送需要を北九州空港が受け入れることは、それだけで北九州空港の活用を長期的に促す根本的な要因になろう。それに加えて福岡市と北九州空港との時間距離を短縮する上記の2措置をとれば、北九州空港の活用度をさらに高める。

5.1 福岡空港の補完が北九州市にもたらす恩恵

上記の2措置をとることは、北九州市にも次のように大きな恩恵をもたらす。

(1) 新幹線建設

小倉駅と北九州空港の間における新幹線の建設によって、空港と小倉駅とが8分で結ばれることは、福岡市のさらなる発展を可能にすると同時に、北九州市および山口県の人々にとって北九州空港の利便性を大きく増大させる。

特に、小倉駅周辺に支店経済の回復をももたらすであろう。直通電車によって空港と8分で結ばれ、博多駅と16分で結ばれ、しかもオフィス賃料が安い小倉駅周辺は、多くの企業にとって九州支店の立地点として魅力的である。

福岡市と比べて、支店都市としてみた場合の最大の欠点は、小倉駅から歩ける範囲に、他のオフィスや支店が極めて少ないことである。その点では福岡市が圧倒的に有利である。

しかし、小倉駅周辺のオフスビルの家賃は博多駅周辺よりはるかに安いことは、①周辺の企業との頻繁な接触よりも東京への接続のほうが重要である企業や、②現在北九州に工場を持っているが、東京の本社との接触の利便さからやむを得ず福岡市に支社を持っている企業や、③地震が極端に少ないからという理由で北九州にもともと立地を考えていたが^(注11)、空港の利便さから福岡市を選んでいた企業などにとって、北九州における立地を有利にする。これらのタイ

ブの企業を中心に、小倉駅周辺に集積が始まると、次の段階では、集積が集積を呼ぶことになるだろう。

(2) 北九州空港・福岡市間直通高速シャトルバス

北九州空港・小倉駅間の新幹線が直ちに建設できるというわけにはいかない。この新幹線の建設が採算に乗るためには、800万人の旅客数が必要である。2013年度の北九州空港の旅客数は140万であるから、建設を決めるには、旅客数の拡大を待つ必要がある。

しかし福岡市と北九州空港とのバス直通便の新設による時間距離の短縮は、北九州空港の旅客数を増やすから、北九州空港に乗り入れる国内・国際航空路線や発着便数を増やす効果を期待できる。このことは、北九州市に支店経済としての魅力に火をつける可能性がある。

5.2 北九州空港のための公共投資

福岡空港の補完空港として以外にも、北九州空港の発展のために、取り得る対策がある。

(1) 3,000m への滑走路の延伸

現在、北九州空港の滑走路は2,500mであり、福岡空港は2,800mである。燃料を満タンにしてヨーロッパに行くには、3,000m必要である。北九州空港は3,000mの滑走路のための追加分用地の地盤改良をすでに完了しており、数十億円を舗装などに投じるだけで延伸できる。これによりヨーロッパとの直行便ができるようになると、ハブ空港として機能を発揮できる。これは、最も安価に北九州空港の潜在能力を活用し、空港を大きく発展させる方策である。追加費用を地元負担させることができれば、すぐにでも実現する。従って、3,000m化のために地元は運動をしてきた。

しかし現行の制度では、長距離利用の発着が実現しなければ延伸が許可されない。この厳しすぎる措置は、これまで野放図に、地方空港を乱立させてきたことへの反動であり、この措置を緩和するのは容易でない。ただし、北九州空港は、十分な発着数をいずれ実現できるから、3,000m延伸は時間の問題だと言えよう。

(2) 小倉南区長野と空港の間の高架化

現在小倉都心（小倉駅北ランプ）から空港に行く標準的ルートは、図12が示すように、まず北九州都市高速道路で長野インターチェンジまで行き（8分）、次に長野インターチェンジから一般道に下り、混み合うことが多い国道10号と常時空いている空港連絡道路を経て空港まで行く（10号線の混雑度に応じて27～40分）ことである。したがって、小倉都心からは、35～50分で北九州空港に到着することになる。到着時間の7割以上が混みやすい国道10号で費やされる。

このため長野インターチェンジと空港間の国道10号を高架にすることによって^(注12)、小倉都心と空港の間の時間を約20分に短縮することができる。

この時間短縮は、東京に本社を持つ多くの企業にとって、小倉駅周辺を支店の立地拠点として魅力的なものにするであろう。

図 11 北九州空港への道路詳細図



(出所) 国土院発行の地図から著者作成

5.3 北九州空港発展のその他の要因

福岡空港で対処しきれない航空輸送需要が北九州空港に溢れ出してくる以外にも、北九州空港の発展を自動的にもたらす要因が幾つかある。

(1) 東九州自動車道の完成

2016年には、東九州自動車道が延伸され、大分、宮崎と高速自動車道で北九州が結ばれることになる。東九州自動車道は北九州空港のすぐ近くを走っている。これによって次のような空港の利用拡大が起きよう。

①大分・宮崎からの貨物輸送の増大が見込める。

②さらに、FedExなどのまとまった航空貨物の基地にできる可能性がある。

③東九州の観光地に外国人が来る空港としても活用できるようになる。東九州自動車道が完成すると、例えば由布院に到達する時間は大幅に短縮されるようになる。

④東九州自動車道が完成し、空港周辺が東九州の物流の拠点になると、北九州空港のすぐそばに大型のアウトレットを建設することが採算に乗ることになるだろう。アジアから日本への観光客の多くにとって来日の大きな目的はショッピングであるから、このような大型のアウトレットがあれば、観光客の買い物需要に応えることができる。

(2) LCC

LCCは、予定が狂っても同じ空港に着陸できることによってコストを大幅に節約できるから、基地を24時間空港や発着枠に余裕がある第2空港に置きたがる。現在、関空や成田がLCCの基地になっているのもその理由である。北九州空港は、これから増えていくLCCの需

要をまかなうのに格好の条件を備えている。

(3) 航空便貨物の増大

時間の制約を考えずに利用できる 24 時間空港は、大型貨物輸送にとっても魅力的である。夜間を含めた定期便が増えれば増えるほど、貨物輸送にとってはより便利な空港になる。

(4) 観光

北九州空港は観光の基地としても大きなポテンシャルを秘めている。①特に北九州の産業遺産および関門海峡は大きな観光資源である。②さらに、韓国の旅行者や中国の旅行者は、今や九州の山や温泉を訪れたい人が多い。その基地として最適な場所にあると言えよう。③先に述べた東南アジア諸国からの観点からの 24 時間空港の重要性は大きな利点になる。④北九州・羽田便の頻度が高いために、羽田空港への直接乗り入れが難しい航空会社を持つ国からの観光客を羽田への中継空港として受け入れる上ことができる。これは、北九州の大きな利点である。

5.4 北九州空港の本格的発展の起爆装置

空港新幹線の新設や滑走路の 3,000 m への延伸は、ある程度の乗客数や輸送量が前提となる。その前提なしにできる政策で、しかも前提条件の達成に役立つ空港発展の起爆装置は次の 3 つである。

(1) 福岡向け深夜高速バス

大きな投資をせずに北九州空港の活用度を今すぐ増やす方法は、福岡と北九州空港との間に直行バスを走らせることである。

初期においては、バス乗客が比較的少ない場合は、乗客を確保するために予約制にして、小型バスを運行することにする。さらには、予約なしで小型バスを運行する時間帯では、もし満席になった場合には、バス会社が提携しているタクシー会社で使えるタクシー券を渡すという方法がある。その分元々のバスの料金は高くなるが、空席が多い大型バスを運行するよりは安価になろう。乗客は、いわば保険を掛けるわけである。いずれにしても、バス会社の判断でそのようなバスのサイズを自由に選択できるように規制を緩和することが肝要である。

当初においては需要の不確実性があるため、補助金が必要になるかもしれない。その際には、バス運行の頻度を高めるインセンティブをつけるよう補助金を設計するべきである。

(2) 小倉南区長野 IC と空港の間の高架化

先に述べたように、長野インターチェンジと空港とを結んでいる国道 10 号線を高架にすることによって、小倉都心と空港の間を自動車で、現行では渋滞状況に応じて 35 ～ 50 分かかるところを、渋滞なしに約 20 分で行けるように短縮することができる。

しかも 10 号線の新しい路線バイパスは、国道であるから無料にできる。つまり、小倉駅北インターから長野インターまでの都市高速道路料金である 510 円だけを払って約 20 分で空港に行けることになる^(注13)。

小倉都心と北九州空港を約 20 分の自動車乗車で結ぶこの時間短縮は、次の効果を持つであろう。

①東京に本社を持つ多くの企業にとって、小倉駅周辺を支店の立地拠点として魅力的なものにする。

②この時間短縮は、北九州、八幡地区の住民が現在利用している福岡空港を北九州空港へスイッチさせて、福岡空港の混雑を軽減させる。それと同時に北九州空港の発着数増加に貢献する。

③昼間に博多駅から小倉駅まで山陽新幹線を利用し、小倉駅からはバスに乗って北九州空港を利用する福岡の市民にとっても、バスの乗車時間が短縮するから、北九州空港の利便性を高め、利用率を高めるであろう。

現在、北部九州の国道としては、国道 3 号黒崎バイパスの整備に多くの資源が投じられてきたが、これが完成した後は、国道 10 号のバイパス整備に充てるべきだろう。

(3) 観光強化

北九州の観光施設が整備されると、福岡まで来た外国人を北九州の魅力ある観光資源に引きつけ、北九州空港から帰ってもらうという観光ルートが可能になる^(注14)。したがって、着地型観光の充実が重要だ。産業遺産群を関門海峡の眺めと連携させる必要があろう。特に、関門海峡の眺めを見ながら、勉強できる幕末の古戦場博物館をつくることなどは北九州ならではの観光資源を作り出すことになる。

6. 結論

1960 年代の高度成長期以降、全国の地方 100 万都市のほとんどが人口を伸ばしてきた。北九州がこの正常な成長を遂げなかった理由は、日本全体の都市間輸送が、鉄道から航空に転換した時点で、ジェット機に対応した空港を持っていなかったことによる。これに対して、ジェット機対応の空港を持っていた福岡市は、中枢都市としての自然な発展を遂げたのである。

ところが、福岡市にこれまで発展をもたらしてきた空港の発着数は、混雑空港と指定されている羽田をすでに超えている。しかも福岡市は地形的な制約から、空港のこれ以上の大幅な増設が長期的にも見込めない。

昨今、アジアの諸都市は高規格の空港を整備して都市間競争に臨んでいる。このような中、福岡市が今後も伸び続けていくためのカギは、最終的に 25 分で博多駅と結ばれる北九州空港を活用することである。これによって東京にとっての羽田よりも短時間で行ける新たな空港を福岡は手にすることができる。しかも海上空港として無限の拡大の可能性を備えている。

一方、北九州市はこの空港の発展によって、支店都市としての機能を回復することができる。すでに支店都市として発展している福岡市は、今後も商業都市として発展し続けるだろう。しかし北部九州地域で増える支店経済拡大への需要は、福岡市と並んで北九州市も享受することができるようになろう。こうして、共通の空港を持つ 2 つの都市が、北九州市の工業および福岡市の商業や文化という特性を維持しながら共に発展していくことになろう。

北九州空港のこの機能を発展させるための最も重要な起爆装置は①北九州空港と福岡間の高速バス定期便の設置と、②北九州市内の長野インターチェンジと北九州空港との間の国道10号のバイパスの建設である。

これらの措置をとれば、空港の集積の利益を最大限活用できる。それによって24時間空港である北九州空港は、福岡市には繁栄の永続を、北九州市には飛躍をもたらすであろう。

注

- (注1) 厳密には、北九州市は、1963年に門司市、小倉市、戸畑市、八幡市、若松市の5市が新設合併して発足した。図1から図4までは全て、それぞれの市の現在における市域に基づいた統計である。
- (注2) これは、「2000年時点における首都圏以外の政令指定都市」と同義である。言い換えると、中枢都市は、このように定義することもできる。
- (注3) 八田(2006)は、1965～2000年までの35年間でも、大阪市と北九州市以外のすべての中枢都市が成長したことを示している。
- (注4) 図2から明らかなように、高度経済成長期以後、首都圏以外の大多数の大都市が成長したにもかかわらず、東京一極集中という印象を与えているのは、実は、大阪の機能を吸収して首都圏が大きくなったことを反映していると言えよう。
- (注5) もう1つの理由は、増田(2006)が指摘するように、大阪発展の足かせになっていた工業等制限法が2002年に廃止されたことである。なお、図1が示すように2000年以降は大阪市の人口は増えている。本社機能の東京への移転が一段落したとみることもできる。
- (注6) 北九州が九州最大の支店経済であった現実に注目が集まらなかったのは、支店経済としての発展と鉄鋼の街としての発展が、ほぼ軌を一にしたためであろう。
- (注7) 九州経済調査会(1967)が示している福岡市と北九州市の1965年における支店状況の概観と、上記の1960年における状況とを比較すると、福岡市の比重が高まっていることがわかる。
- (注8) 国、福岡県、福岡市にて組織された「福岡空港調査連絡調整会議」が平成20年9月29日に公表した新空港案によると、3,000m滑走路を2本有し、概算事業費約9,200億円を見込んでいる。詳細は、下記HPを参照のこと(http://www.pa.qsr.mlit.go.jp/fap/rencho/info4/info_pirepo_04.html)。
- (注9) なお、上記の調整会議は、滑走路増設案も公表しており、2,500m滑走路の増設費用を約2,000億円としている。
- (注10) 北九州市(2003年)、北九州空港振興協議会H.P(<http://www.tobetobekita-q.jp/>)。
- (注11) この理由で北九州に支店を設ける企業は近年増えている。
- (注12) 正確には高規格化、すなわち無信号化である。
- (注13) なお、長野から460円の料金を払って高速道路である九州自動車道と東九州自動車道とを通過して空港まで行く(22分)こともできる。この場合は、小倉駅から空港まで970円払って30分で行くことになる。このルートは大きく迂回しているために、国道10号線の混雑がない場合は、東九州道を使うことによって得られる時間節約はほとんどない。ルートである10号線の東九州自動車道のうち空港に行く際に用いる部分は、福岡市から北九州市へのルートとして重要である。長野から空港への最短高架化ができると、将来福岡市から北九州空港に来る乗客による東九州自動車道の混雑を予防する役割も期待できる。
- (注14) 今年の3月まで就航していた釜山便の観光客は世界遺産の広島県宮島や大分県の由布院など高速ICに隣接した地の利を活かして広域に動いていた。

参考文献

- 北九州市(2003)『新北九州空港アクセス鉄道に関する調査報告書』
- 北九州空港利用促進協議会『北九州空港のあゆみ』
- 九州経済調査会(1967)『福岡市および北九州市の都市機能調査』
- 国土交通省九州地方整備局(2011)『新北九州空港整備事業』

- 財団法人北九州都市協会（2001）『ルネッサンスの知恵第1号 新北九州空港建設への道すじ』
- 財団法人北九州都市協会（2006）『続・ルネッサンスの知恵第1号 新北九州空港開港への道すじ』
- 財団法人北九州都市協会（2006）『ルネッサンスの知恵 新北空港への道すじ』
- 大和総研（1997）『西日本地域における国際空港整備のあり方－福岡空港＋新北九州空港のペア・ハブ空港－』「大和投資資料」1997年3月号
- 八田達夫（2006）「序章 都市回帰の経済学」, 八田達夫編『都心回帰の経済学－集積の利益の実証分析－』日本経済新聞社
- 福岡空港調査連絡調整会議（2005）『福岡空港調査PI実施計画（ステップ1）－幅広い市民参加に向けて－』
- 福岡空港調査連絡調整会議（2006）『福岡空港調査PI（ステップ2）実施計画－幅広い市民参加に向けて－』
- 福岡空港調査連絡調整会議（2007）『福岡空港調査PI（ステップ3）実施計画－幅広い市民参加に向けて－』
- 福岡空港調査連絡調整会議（2008）『福岡空港調査PI（ステップ4）実施計画－幅広い市民参加に向けて－』
- 増田悦佐（2006）「“均衡ある発展”が歪めた日本経済－ポスト高度成長期の地域経済の盛衰－」, 八田達夫編『都心回帰の経済学－集積の利益の実証分析－』日本経済新聞社

参考統計

- 総務省統計局（2010）「国勢調査」
- 総務省統計局（2014）「労働力調査 長期時系列データ」
- 大都市統計協議会（2013）『大都市比較統計年表／平成23年』
- 東洋経済新報社編（1982）『全国都市統計総覧 776都市（区）・20年間の全データ』
- 日本金融通信社（1960）『日本金融名鑑1960年版』
- 博多駅85年史編集委員会編（1977）『博多駅史－85年のあゆみ－』
- 福岡県企画・地域振興部調査統計課（2014）『福岡県統計年鑑』