

北九州市活性化のために必要な国の規制改革

平成 27 (2015) 年 3 月

公益財団法人 アジア成長研究所

要旨

本報告は、北九州市の発展のために最も必要とされている国の規制改革を選択する事を目的としている。このため、まず、北九州の飛躍的な発展のためには、北九州空港を活性化し、北九州市を支店都市として復活させることが鍵であることを示す。その上で、北九州空港を活性化するために必要な3項目の国の規制改革を明らかにする。

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。

北九州空港の利用者数を大きく増加させるために必要な方法は、①24時間空港である北九州空港の夜間使用の活性化のための夜間空港使用料の引き下げ、②北九州空港・福岡市間を直結する高速バス定期便導入語バス会社間の競争促進によるバス料金の抑制、③小倉駅・北九州空根間の新幹線建設と博多駅・小倉駅間の新幹線特急料金の引き下げである。

次に、この観点から、北九州空港活用のために有用な規制改革を分析した。

第1に、北九州空港を活性化するには、夜間の空港使用料を引き下げる必要がある。これは、十分な政策的根拠があるのならば、空港法に基づく空港管理規則第11条による国土交通大臣の告示に基づいて引き下げることが可能である、本稿では、北九州空港の場合、夜間空港使用料を引き下げることが正当化する政策的な根拠があることを示す。

第2に、北九州空港・福岡市間に多くの高速バス会社の参入を促すためには、福岡の各バス会社が権益を持っている福岡市のバスターミナルが、認可された使用料の下で開放される必要がある。

確かに、バスターミナルは、自動車ターミナル法によって開放が義務づけられてはいるが、使用料の決定方式は自動車ターミナル事業者の届出に任されている。送電線が開放されているように、あらかじめ認可された使用料でのオープンアクセスをバス会社に義務付ける法改正が必要である。

第3に、近い将来、博多駅と北九州空港とを直接結ぶ新幹線で利用されることになる際、

博多駅・小倉駅区間の新幹線の旅客運賃を下げる必要がある。十分な根拠があれば、鉄道事業法第 23 条に基づく旅客運賃に対する国土交通大臣の改善命令によってこの区間の運賃の引き下げが可能である。博多駅・小倉駅区間の場合には、これを正当化する根拠があることを明らかにする。

北九州市活性化のために必要な国の規制改革

公益財団法人アジア成長研究所 八田達夫

目次

第Ⅰ部 北九州空港が変える北九州市の将来	1
1. はじめに	1
2. 福岡市が繁栄した原因	2
3. 北九州市が衰退した原因	3
3. 1 大阪衰退の理由	3
3. 2 北九州衰退の原因に対する通説：工業都市だから	4
3. 3 北九州の衰退の根源的原因：鉄道から空港へ	5
4. 北九州空港が永続させる福岡市の繁栄	7
4. 1 福岡空港の頭打ち	7
4. 2 福岡市に繁栄の永続をもたらす北九州空港	8
5. 北九州空港がもたらす北九州市の支店機能の復活	10
5. 1 福岡空港の補完が北九州市にもたらす恩恵	10
5. 2 北九州空港のための公共投資	11
5. 3 北九州空港発展のその他の要因	12
5. 4 北九州空港発展の起爆装置	13
5. 5 北九州空港の本格的発展に必要な料金政策	14
6. 結論	14
第Ⅱ部 北九州空港活性化のために必要な国の規制改革	16
1. 夜間の空港使用料引き下げ	16
2. 高速バス料金抑制手段としてのバスターミナルの開放	18
3. 博多小倉間の新幹線特急料金の引き下げ	19
参考：図表の元データ	21
参照条文	22
参考文献	24

第 I 部 北九州空港が変える北九州市の将来

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。

第一に、2000 年から 2010 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¹。

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²」を「中枢都市」と定義する。この図の緑の棒グラフは、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。

第二に、高度成長のピークの 1965 年から 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 年と 2010 年とにおける（東京都を除く）全国主要都市の人口を示している。この図は、高度成長期から現在までの間に、札幌、仙台、広島、福岡、（これらは、「札幌広福」と略称されることがある）および首都圏の川崎とさいたまに、北九州は、人口数でゴボウ抜きされたことを示している。

第三に、図 4 は、1920 年から 1965 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。このため、現在予定されている増設をしても、10 年後に約 30% 輸送力が増えるに過ぎない。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さしめることを示し、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。

¹ なお図 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。

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、こう定義することもできる。

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ひとつである。1965年から2010年の間に福岡市の人口は、図3が示すとおり、71万人増えた。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一つとして大きくなってきたのである。

まず、中枢都市はどのように伸びてきたのだろうか。

- ① 1965年から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³。首都圏大都市の人口増加率が一番高かったわけではない。
- ② 2000年から2010年までの期間では、北九州と京都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、大阪は2000年から再び成長し始めている。

次に人口100万人未満の都市の成長を示すいくつかの事実を挙げよう。

- 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、20万人から100万人までの地方都市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、この期間では、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。

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、1906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。これら諸都市の成長の理由は2つある。

第一は、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なくなったことである。

³ 八田(2006)は、1965年から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。

第二は、地方小都市から付近の中核・中枢都市に自動車ですぐにショッピングに行けるようになったから、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枢・中核都市の人口は、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

北九州市は衰退をし続けてきた都市である。図 4 は、北九州市の人口が 70 年代以降下がったことを示している。最近では人口は毎年 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、両者の衰退の根本原因には共通点がある。したがって、まず大阪の衰退の理由を調べたあとで、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。そうになると、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」の二つが並立していた。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一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⁵。

3.2 北九州衰退の原因に対する通説：工業都市だから

(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、第三次産業（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

第一の証拠は、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。例えば川崎である。1960年において川崎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年以來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年以來3倍になり、今や120万人を超えている。広島は、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。

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。

⁵ もう一つの理由は、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。

②北九州市は福岡より大きな第三次産業都市だった

第二の証拠は、1960年時点で北九州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・福岡の産業別雇用数を、第三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、これら四都市の間で第三次産業の雇用が最も多い街であった。とりわけ第三次産業都市と考えられている福岡より第三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三次産業雇用

図8Bは、2010年における上記4都市の産業別雇用数を、図8Aと同様に第三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来ている。北九州では第三次産業の雇用が伸び悩んだ。それに対して川崎の第三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や広島は第三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三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三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なはずであった。

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三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、北九州市では第三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会であった。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。[日本金融名鑑(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。[有価証券報告書]

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、第三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。(図10参照)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、第三次産業は、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。

(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。しかもジェット機に対応できない状態は30年間続いた。

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11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。

このために北九州は支店経済を維持できなくなった。鉄道から航空への移行が北九州市の衰退を引き起こしたのである。

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。

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。

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分かかるといった不便さがあるため、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11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ると言えよう。もともとは、第三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らうとすると、1兆円近い費用がかかる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、1兆5千億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2000億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。

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本を有し、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

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。

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 2,000 メートルであり、羽田便が 1 日往復 5 便である。北九州空港の滑走路は 2,500 メートルであり、羽田の往復便が 18 本ある。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を通すと、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、1,118 億円で建設することが可能であり、そのためには約 810 万人の乗客数があれば採算に乗る¹⁰（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）。

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 分で行ける第一空港と、25 分で直通で行ける第二空港とを持つことになる。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、福岡市の永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。

¹⁰ 北九州市（2003 年）、北九州空港振興協議会 H. P.

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。

第一は、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。

第二に、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から夜間に戻ってくることができる。

第三に、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、福岡市民がアメリカ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、小倉駅周辺のオフィス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便利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¹¹が、空港の便利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。これらのタイプの企業を中心に、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

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。

の建設が採算に乗るためには、500万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) 3,000メートルへの滑走路の延伸

現在、北九州空港の滑走路は2,500メートルであり、福岡空港は2,800メートルである。燃料を満タンにしてヨーロッパに行くには、3,000メートル必要である。北九州空港は3,000メートル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、約50億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、3,000メートル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、3,000メートル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

現在小倉駅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、小倉駅からは、35分から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¹²、小倉駅と空港の間の時間を約20分に短縮することができる。

小倉駅と北九州空港を約20分のバス乗車で結ぶこの時間短縮は、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。

¹² 正確には高規格化、すなわち無信号化である。

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湯布院など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、湯布院に大分空港と同じ時間でいけるようになる。

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二空港に置きたがる。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 北九州空港発展の起爆装置

空港新幹線の新設や滑走路の3000メートルへの延伸は、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三つである。

(1) 福岡向け深夜高速バスの導入

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、頻度は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、小倉駅と空港の間を自動車で、現行では渋滞状況に応じて35分から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¹³。

小倉駅と北九州空港を約20分のバス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。

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。

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利用する福岡の市民にとっても、バスの乗車時間を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るだろう。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。

5.5 北九州空港の本格的発展に必要な料金政策

北九州市は北九州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。

北九州空港のこの機能を発展させるためには、航空アクセスおよび利用の料金を低く抑える必要がある、そのために必要なのは次の3つの料金政策である。

- ①北九州空港の夜間使用料の引き下げ。
- ②空港・福岡市間を直結する高速バス定期便の料金抑制。
- ③博多駅・小倉駅間の新幹線特急料金の引き下げ。

6. 結論

60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

¹⁴今年の3月まで就航していたプサン便の観光客は世界遺産の広島県宮島や大分県の湯布院など高速ICに隣接した地の利を活かして広域に動いていた。

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料金政策は、①北九州空港の夜間使用料の引き下げ、②空港・福岡市間を直結する高速バス定期便料金抑制と、③博多小倉間の新幹線特急料金の引き下げである。

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。

第Ⅱ部 北九州空港活性化のために必要な国の規制改革

第Ⅰ部で分析したように、北九州空港を発展させるために必要な料金政策は、①北九州空港の夜間使用量の引き下げ、②空港・福岡市間を直結する高速バス定期便の料金抑制、③博多小倉間の新幹線特急料金の引き下げである。

この観点から、空港活用のために有用な規制改革を分析すると、次の通りである。

1. 夜間の空港使用料引き下げ

全ての国管理空港の夜間使用料が、現在は昼間使用料と同じレベルに規制されている。夜間使用料を引き下げて夜間の空港使用を活性化させることが、24時間空港としての北九州空港を活性化するために決定的に重要である。

現在、着陸料、停留料又は保安料といった空港使用料の水準は、空港法に基づく空港管理規則第11条¹⁵による国土交通大臣の告示に基づいて決められている。この告示の(一)から(三)までの項が示すように、国の管理する空港施設を使用する者が支払う空港使用料は、航空機の重さに依存して決められており、時間による特例は設けられていない。

国土交通大臣が設置し、及び管理する空港の使用料に関する告示

(一) 着陸料

ア ターボジェット発動機又はターボファン発動機を装備する航空機(以下「ジェット機」という。)については、航空機の着陸一回ごとに、次に掲げる金額の合計額とする。

(ア) 航空機の重量(当該航空機の最大離陸重量を言う。以下同じ。)をそれぞれ次の各級に区分して順次に各料金率を適用して計算して得た金額の合計額

(a) 二十五トン以下の重量については、一トン(一トン未満は一トンとして計算する。以下同じ。)ごとに九百五十円

(b) 二十五トンを超え百トン以下の重量については、一トンごとに千三百八十円

(c) 百トンを超え二百トン以下の重量については、一トンごとに千六百五十円

(d) 二百トンを超える重量については、一トンごとに千八百円

(イ) 国際民間航空条約の附属書十六に定めるところにより測定された離陸測定点と 進入測定点にお

¹⁵ 空港管理規則第11条「第六条の規定により施設を使用する者は、着陸料、停留料又は保安料を、国土交通大臣が定める方法及び額によつて国土交通大臣に支払わなければならない。」

ける航空機の騒音値（当該騒音値のない航空機にあつては、当該航空機について、その製造国の政府機関の公表しているこれに準ずる騒音値）(以下「騒音値」という。)を相加平均して得た値（一 EPN デシベル未満は一 EPN デシベルとして計算する。）から八十三を減じた値に三千四百円を乗じた金額
イ その他の航空機については、航空機の着陸一回ごとに、航空機の重量をそれぞれ次の各級に区分して順次に各料金率を適用して計算して得た金額の合計額とする。

(ア) 六トン以下の航空機については当該重量に対し千円

(イ) 六トンを超える航空機

(a) 六トン以下の重量については、当該重量に対し 七百元

(b) 六トンを超える重量については、一トンごとに 五百九十円

(二) 停留料

停留料は、三時間以上空港内に停留する航空機について、空港における停留時間二十四時間（二十四時間未満は、二十四時間として計算する。）ごとに、航空機の重量をそれぞれ次の各級に区分して順次に各料金率を適用して計算して得た金額の合計額とする。

ア 二十三トン以下の航空機

(a) 三トン以下の重量については、当該重量に対し 八百十円

(b) 三トンを超え六トン以下の重量については、当該重量に対し 八百十円

(c) 六トンを超え二十三トン以下の重量については、一トンごとに 三十円

イ 二十三トンを超える航空機

(a) 二十五トン以下の重量については、一トンごとに 九十円

(b) 二十五トンを超え百トン以下の重量については、一トンごとに 八十円

(c) 百トンを超える重量については、一トンごとに 七十円

(三) 保安料

ア 離陸した空港の使用料金として、他人の需要に応じ、有償で旅客の運送を行うジェット機について、有償で運送された旅客数に百円の料金率を適用して計算して得た金額とする。

イ 離陸した空港の使用料金として、他人の需要に応じ、有償で貨物（旅客手荷物、超過手荷物、郵便物を除く。）の運送を行うジェット機について、有償で運送された貨物の重量一トンごとに三百円の料金率を適用して計算して得た金額（一トンに満たない場合は徴収しない。）とする。

しかし、空港使用料は、政策的理由がある場合には、空港管理規則第 11 条「空港使用料の特則」の中で適宜変更がなされている。

実は、北九州空港の夜間使用料は特例を設けて引き下げるべき政策的な理由がある。

北九州空港の場合は、夜間の使用料を引き下げることが、福岡空港の昼間の混雑を軽減す

るのに役立つからである。例えば現在、福岡空港の使用が 22 時から翌朝の 7 時まで禁じられているために、シンガポール発の福岡空港便は、朝の 2 時を経て翌朝の 8 時に着いている。シンガポール空港を 18 時に出て北九州空港に 24 時に付けば、福岡に高速バスで朝 1 時に着くことが出来る。これによって福岡空港の早朝の混雑を軽減することが出来る。

従って、北九州空港の夜間使用料を引き下げることによって福岡空港の早朝便の発着数を軽減することは、福岡空港の混雑緩和に役立つ。このような明白なメリットがある以上、北九州空港の夜間使用料は特例を設けて引き下げるべきである。

2. 高速バス料金抑制手段としてのバスターミナルの開放

北九州空港と福岡市とを結ぶ高速バスに関して、自由な参入を妨げている障害の一つは、福岡の各バス会社が権益を持っているバスターミナルが、自由に開放されていないことである。バスターミナルは、規制の経済学で言ういわゆるエッセンシャル・ファシリティである。したがって、電力会社が、送電線を規制料金の下で他の発電会社に開放することを義務付けているように、バス会社は、バスターミナルを規制料金の下で他のバス会社が使用可能にすることを義務付ける必要がある。

確かに、バスターミナルは、「自動車ターミナル法」によって開放が義務付けられてはいない。法第 9 条 1 項¹⁶が「自動車ターミナル事業者は、(…)一般自動車ターミナルを利用する公衆に対して、不当な差別的取扱いをし、その他これらの利用者の利便を阻害する行為をしてはならない」と定めているのがその根拠である。しかし、使用料の決定方式は、法第 7 条 1 項¹⁷が「(自動車ターミナル事業者)は、使用料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない」と定めるように、原則的には事業者の届出に任されている。すなわち、あらかじめ認可された使用料、あるいは入札によって決められた使用料によつてのオープンアクセスがバス会社に義務付けられているわけではない。したがって、混雑するバス

¹⁶ 自動車ターミナル法第 9 条 1 項「自動車ターミナル事業者は、自動車運送事業者又は旅客若しくは荷主その他一般自動車ターミナルを利用する公衆に対して、不当な差別的取扱いをし、その他これらの利用者の利便を阻害する行為をしてはならない。」

¹⁷ 自動車ターミナル法第 7 条 1 項「第三条の許可を受けた者（以下「自動車ターミナル事業者」という。）は、使用料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。」

なお、この条文で言う「第三条の許可」とは、自動車ターミナル事業の事業許可のことである。

ターミナルに関しては、オープンアクセスが実効性を伴っていない。配送電事業と発電事業とを法的に分離し、配送電部門の中立性を確保する電気事業法改正案を参考にした、バスターミナル法の改正が必要である。

3. 博多小倉間の新幹線特急料金の引き下げ

北九州空港で 500 万人以上の乗客が利用するようになった場合には、博多駅と北九州空港とを直接結ぶ新幹線で利用されることになる。その際、博多・北九州区間の新幹線の旅客運賃が現在の水準のままであると、福岡市からの旅客受け入れの大きな障害になる。しかし、鉄道事業法第 23 条に基づく旅客運賃に対する国土交通大臣の改善命令の根拠を改革することによって、この区間の運賃の引き下げが可能であることを明らかにする。

実は、博多・北九州区間の区間乗客数は山陽新幹線の中でも最も多い。したがってこの区間の新幹線料金収入は、他区間に比べて、大幅に高くなっている。これは運賃決定の基準が、それぞれの区間毎に定められていないためである。運賃の決定方法としては、鉄道事業法 16 条 1 項¹⁸が、鉄道事業者は旅客運賃等の上限を定め、国交大臣の認可を受ける必要があること、同 2 項¹⁹が、国交大臣の認可は「能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうか」、すなわち総括原価主義によって審査される必要があることを、それぞれ定めている。鉄道事業者は、この上限の範囲内で旅客運賃等を定めなくてはならない（同 3 項²⁰）。現在、小倉・博多間の路線当り料金収入が異常に大きいのは、JR 西日本の新幹線全線の区間に総括原価主義を適用しているからである。もし区間毎に総括原価主義を適用すれば、博多・北九州区間の新幹線の旅客運賃は大幅に下がることになる。

なお、鉄道事業法第 23 条 1 項²¹は「国土交通大臣は、鉄道事業者の事業について輸送の

¹⁸ 鉄道事業法第 16 条 1 項「鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金（以下「旅客運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。」

¹⁹ 鉄道事業法第 16 条 2 項「国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。」

²⁰ 鉄道事業法第 16 条 3 項「鉄道運送事業者は、第一項の認可を受けた旅客運賃等の上限の範囲内で旅客運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。」

²¹ 鉄道事業法第 23 条 1 項「国土交通大臣は、鉄道事業者の事業について輸送の安全、利

安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるとき」には、鉄道事業者に対して、「旅客運賃等の上限若しくは旅客の料金（…）を変更すること」を命ずることができる旨を定めている。それゆえ、博多・北九州間の現在の高額な運賃設定が「利用者の利便その他公共の利益を阻害している」と考えられるならば、国交大臣は運賃の上限引き下げを命じるべきであろう。実は、資源配分の効率性の観点から最も効率的な料金規制であるラムゼイ料金制度を採用すると、需要の弾力性の高い区間で最も低い料金をかけることが合理的である。小倉博多間は代替的な輸送機関が多いため需要の弾力性が最も高い区間だと考えられる。この区間の新幹線料金を低くする合理的な理由が存在する。これは北九州空港の利用促進にもつながることになる。

利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるときは、鉄道事業者に対し、次に掲げる事項を命ずることができる。

一 旅客運賃等の上限若しくは旅客の料金（第十六条第一項及び第四項に規定するものを除く。）又は貨物の運賃若しくは料金を変更すること。」

二～七 略

参考：図表の元データ

表1 本稿の各図のデータ出所

図	データ出所
図1, 図2, 図3, 図4	大都市比較統計年表／平成23年
	なお、大都市比較統計年表は、横浜市の「横浜市統計ポータルサイト」から見る事ができる。 http://www.city.yokohama.lg.jp/ex/stat/daitoshi/
図5	数値は表2を参照のこと
	なお、元となったデータは「政府統計の総合窓口 e-Stat」の「都道府県・市区町村のすがた」からダウンロードできる http://www.e-stat.go.jp/SG1/chiki/Welcome.do
図6	総務省統計局「労働力調査 長期時系列データ」 http://www.stat.go.jp/data/roudou/longtime/03roudou.htm
図7, 図8A, 図8B	大都市比較統計年表
	全国都市統計総覧(東洋経済新報社)
図9	表3を参照のこと
図11	福岡県統計年鑑(福岡県企画・地域振興部調査統計課作成) http://www.pref.fukuoka.lg.jp/dataweb/report-1-10-10.html

表2 都市の規模別人口増減数(図5のデータ出所)

	人口増加数 合計	人口減少数 合計
0-10万人都市	588,222	△ 2,103,682
10-20万人都市	239,604	△ 409,353
20-30万人都市	79,307	△ 181,697
30-40万人都市	144,976	△ 86,295
40-50万人都市	133,202	△ 40,757
50-60万人都市	34,445	△ 5,561
60-70万人都市	4,153	0
70-80万人都市	48,867	△ 13,783
80-90万人都市	29,822	0
90-100万人都市	0	△ 34,625
100万人以上都市	500,694	△ 456

出所：総務省統計局

(注1)都市の規模カテゴリ分けは2013年3月31日時点の数値による

(注2)人口の増加数・減少数は2000年から2010年の間の数値である。

表3 都市ごとの商社支店従業員数(図9のデータ出所)

	東洋綿花	江商	伊藤忠商事	日綿実業	丸紅飯田	三菱商事	三井物産	合計
北九州市	3	0	37	7	27	65	144	283
札幌市	15	0	24	9	18	76	131	273
福岡市	5	0	0	0	23	88	122	238
仙台市	0	0	0	20	1	24	61	106

(注)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

参照条文

空港管理規則

第11条

第六条の規定により施設を使用する者は、着陸料、停留料又は保安料を、国土交通大臣が定める方法及び額によって国土交通大臣に支払わなければならない。

鉄道事業法

第16条1項

鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金(以下「旅客運賃等」という。)の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

第16条2項

国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。

第16条3項

鉄道運送事業者は、第一項の認可を受けた旅客運賃等の上限の範囲内で旅客運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとする

るときも、同様とする。

第23条1項

国土交通大臣は、鉄道事業者の事業について輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるときは、鉄道事業者に対し、次に掲げる事項を命ずることができる。

一 旅客運賃等の上限若しくは旅客の料金（第十六条第一項及び第四項に規定するものを除く。）又は貨物の運賃若しくは料金を変更すること。

二～七 略

自動車ターミナル法

第7条1項

第三条の許可を受けた者（以下「自動車ターミナル事業者」という。）は、使用料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

第9条1項

自動車ターミナル事業者は、自動車運送事業者又は旅客若しくは荷主その他一般自動車ターミナルを利用する公衆に対して、不当な差別的取扱いをし、その他これらの利用者の利便を阻害する行為をしてはならない。

文献

- 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』
- 大和総研「大和投資資料」(1997)『西日本地域における国際空港整備のあり方ー福岡空港+新北九州空港のペア・ハブ空港ー』
- 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』
- 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』
- 福岡空港調査連絡調整会議(2005)『福岡空港調査P I 実施計画(ステップ1)～幅広い市民参加に向けて～』
- 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』
- 福岡空港調査連絡調整会議(2006)『福岡空港調査P I (ステップ2) 実施計画～幅広い市民参加に向けて～』
- 八田達夫(2006)「序章 都市回帰の経済学」, 八田達夫編『都心回帰の経済学ー集積の利益の実証分析』日本経済新聞社
- 増田悦佐(2006)「“均衡ある発展”が歪めた日本経済ーポスト高度成長期の地域経済の盛衰」, 八田達夫編『都心回帰の経済学ー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(2007)『福岡空港調査P I (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P I (ステップ4) 実施計画～幅広い市民参加に向けて～』
- 国土交通省九州地方整備局(2011)『新北九州空港整備事業』
- 片山憲一(2013)『北九州空港の有効活用に関する考察』
- 北九州空港利用促進協議会『北九州空港のあゆみ』

統計資料

- 総務省統計局「国勢調査」
- 福岡県企画・地域振興部調査統計課『福岡県統計年鑑』
- 博多駅 85 年史編纂委員会編(1977)『博多駅史: 85 年のあゆみ』
- 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』
- 大都市統計評議会(2013)『大都市比較統計年表/平成 23 年』

北九州市活性化のために必要な国の規制改革

平成 27 年 3 月発行

発行所 公益財団法人アジア成長研究所
〒803-0814 北九州市小倉北区大手町 11 番 4 号
Tel : 093-583-6202 / Fax : 093-583-6576, 4602
URL : <http://www.agi.or.jp>
E-mail : office@agi.or.jp
