

# 北九州空港へのアクセス改善と 北部九州の成長について

八田 達夫

アジア成長研究所 理事長

# 目次

- **第一部 福岡市の発展と空港**

- I 福岡市の急伸とその理由
- II 福岡市は、北部九州の成長ポテンシャルを活かしていない
- III 福岡市と北部九州を再飛躍させる「新福岡空港」

- **第二部 空港アクセス改善投資の採算性**

- I 日豊線に特急停車駅を新設
- II 福岡空港から溢れる乗客数
- III 福岡空港から溢れた乗客による新駅利用の採算性への貢献
- IV 北九州空港へのアクセス新線
- V 「新門司ルート」の採算性の概略

- **第三部 空港の北部九州への貢献**

- I 福岡空港と北九州空港の役割分担
- II 北九州周辺経済への北九州空港の貢献

- **まとめ**

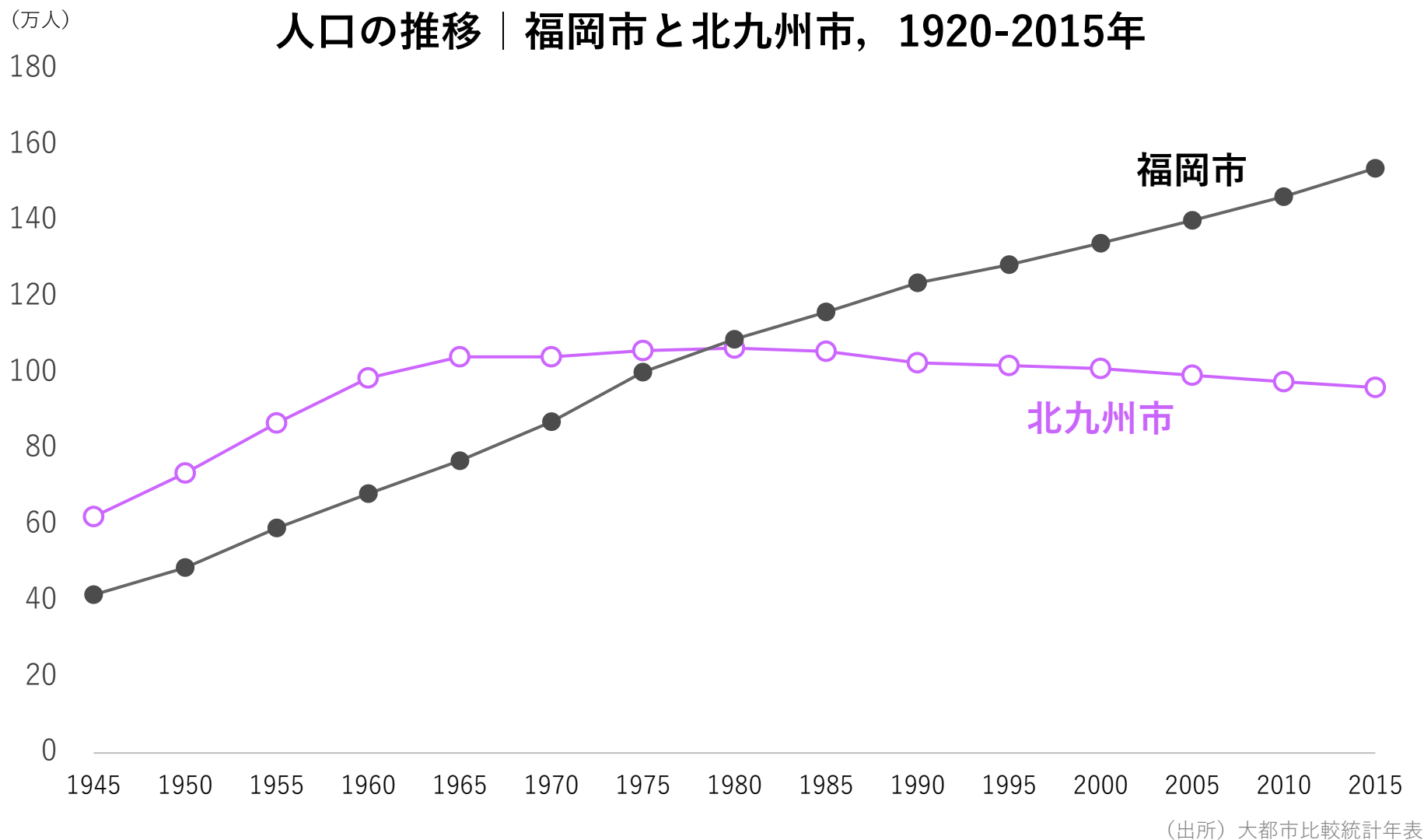
- 付論1 「新幹線ルート」の採算性
- 付論2 北九州空港へのアクセス道路の整備

# 第一部

## 福岡市の発展と空港

### I. 福岡市の急伸とその理由

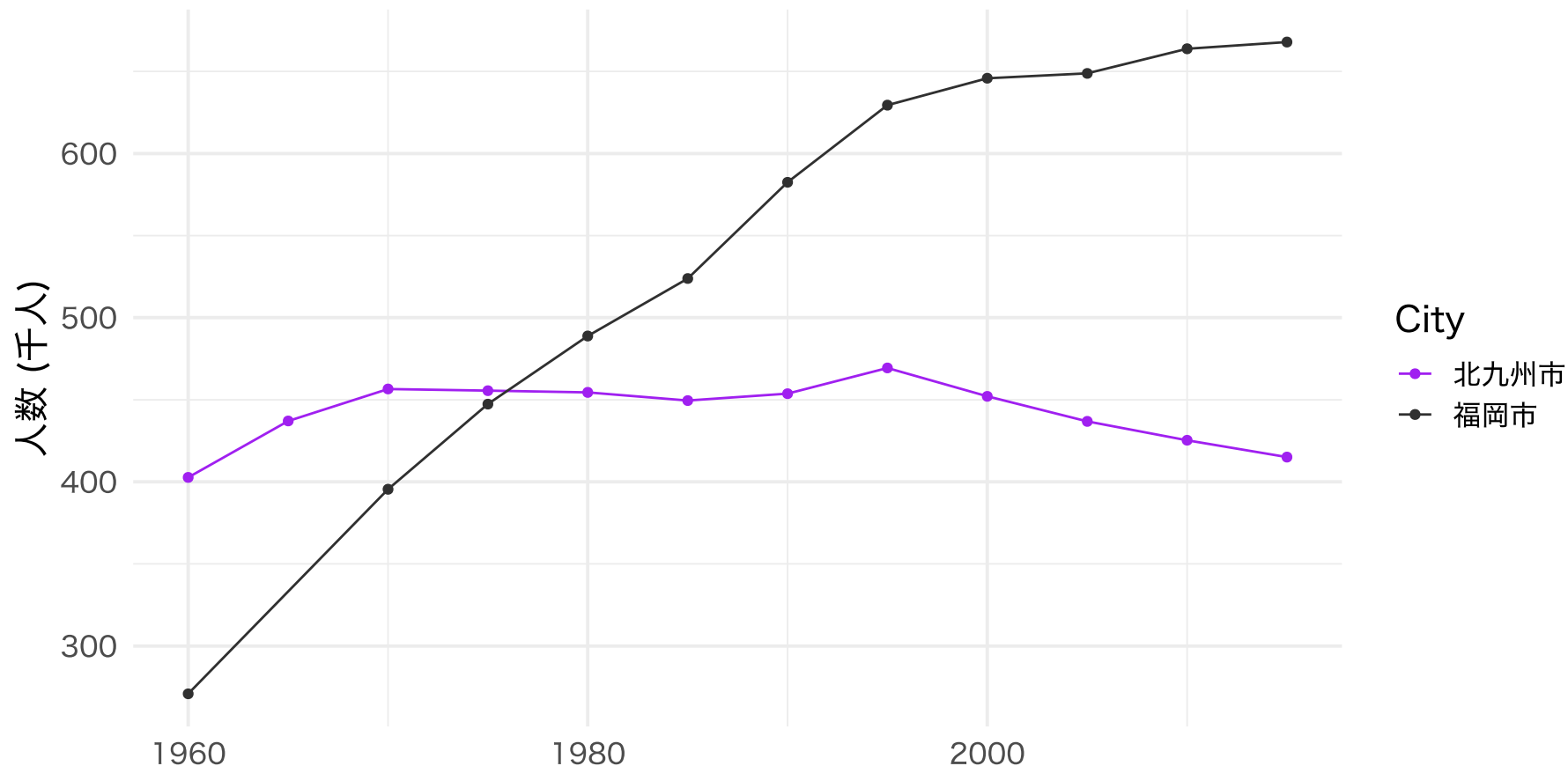
# 1. 1980年に福岡市が北九州市を超えた原因は？



## 2. 第三次産業の発展の違いが原因である

1960年代まで、北九州の第三次産業の就業者数は、福岡のそれより多かった。単に鉄鋼都市であっただけではない。

第3次産業 就業者数の推移



出所：国勢調査 (総務省), 全国都市統計総覧 (東洋経済新報社)より作成

### 3. 鉄道時代（1960年代まで）には、 北九州市が、九州へのゲートウェイ都市であった

#### 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 …… 北九州に設置

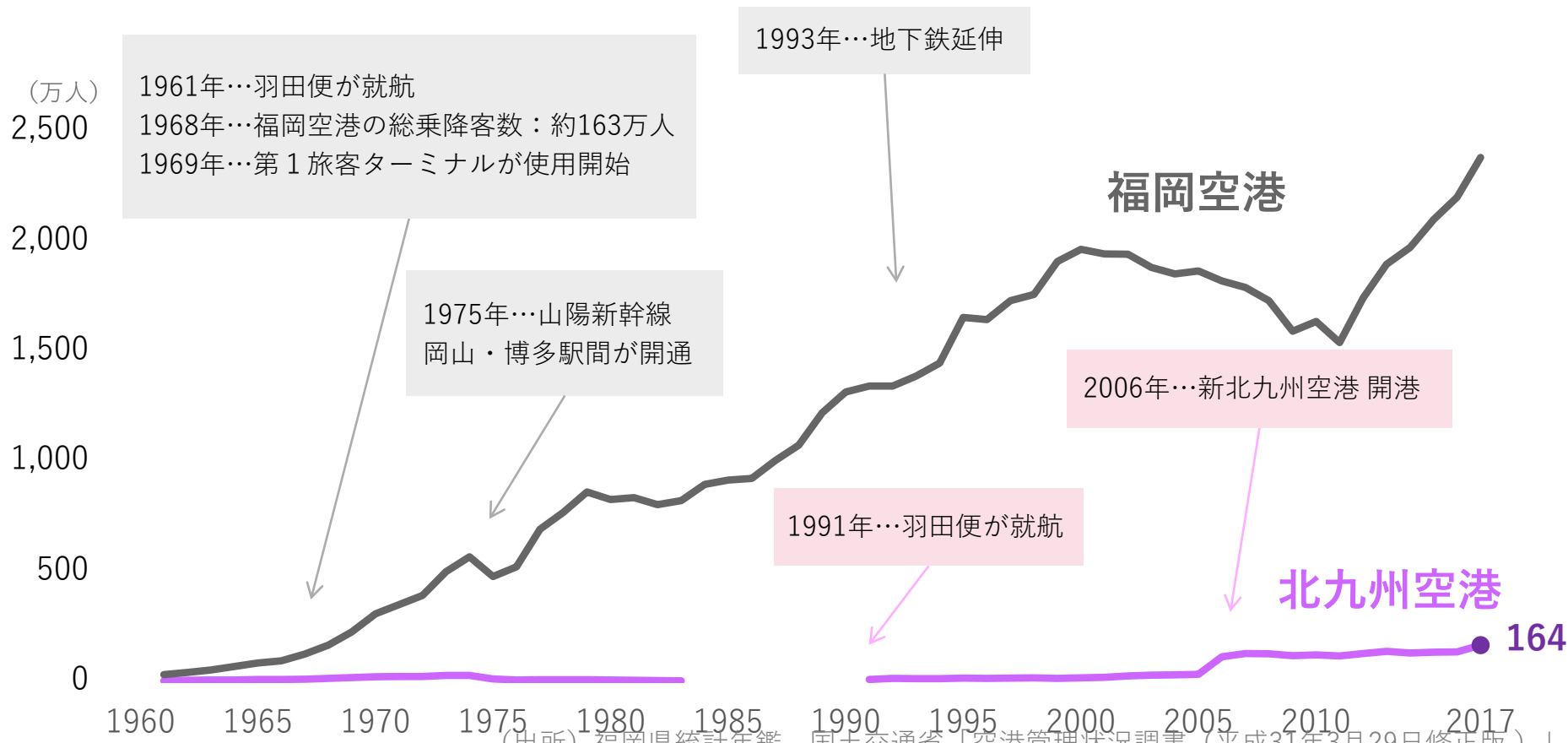
**朝日新聞西部本社** 1937年 …… 北九州に設立

**商社** 北九州の雇用者数の方が多かった

---

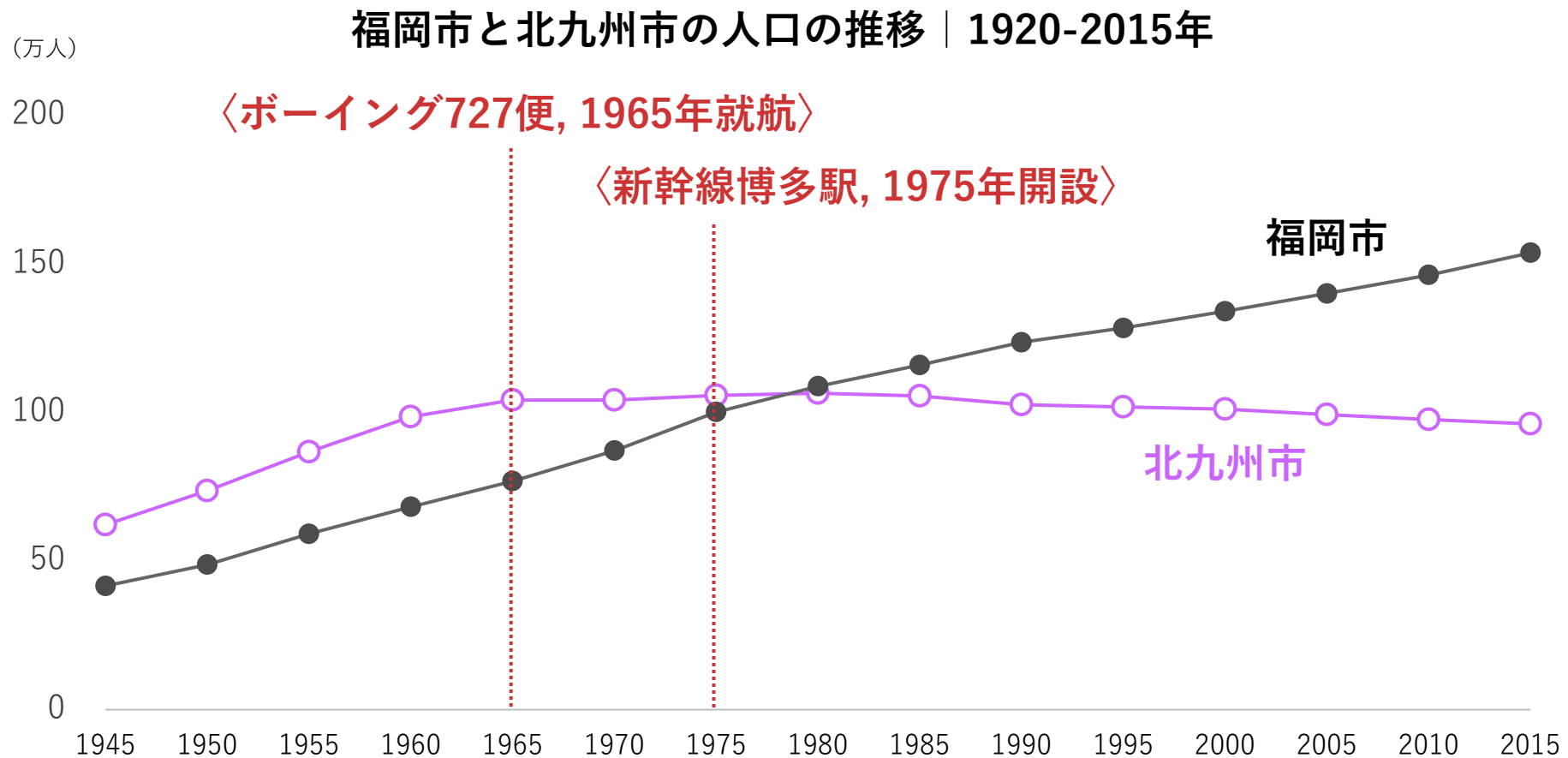
## 4. 1961年に福岡羽田便が就航

福岡空港・北九州空港における年間乗降客数の推移



(備考) 1983年から1991年3月まで、北九州空港(旧)の定期便運航は休止している。

## 5. 航空時代の到来(1970年代)によって、 福岡市が、九州へのゲートウェイ都市になった.

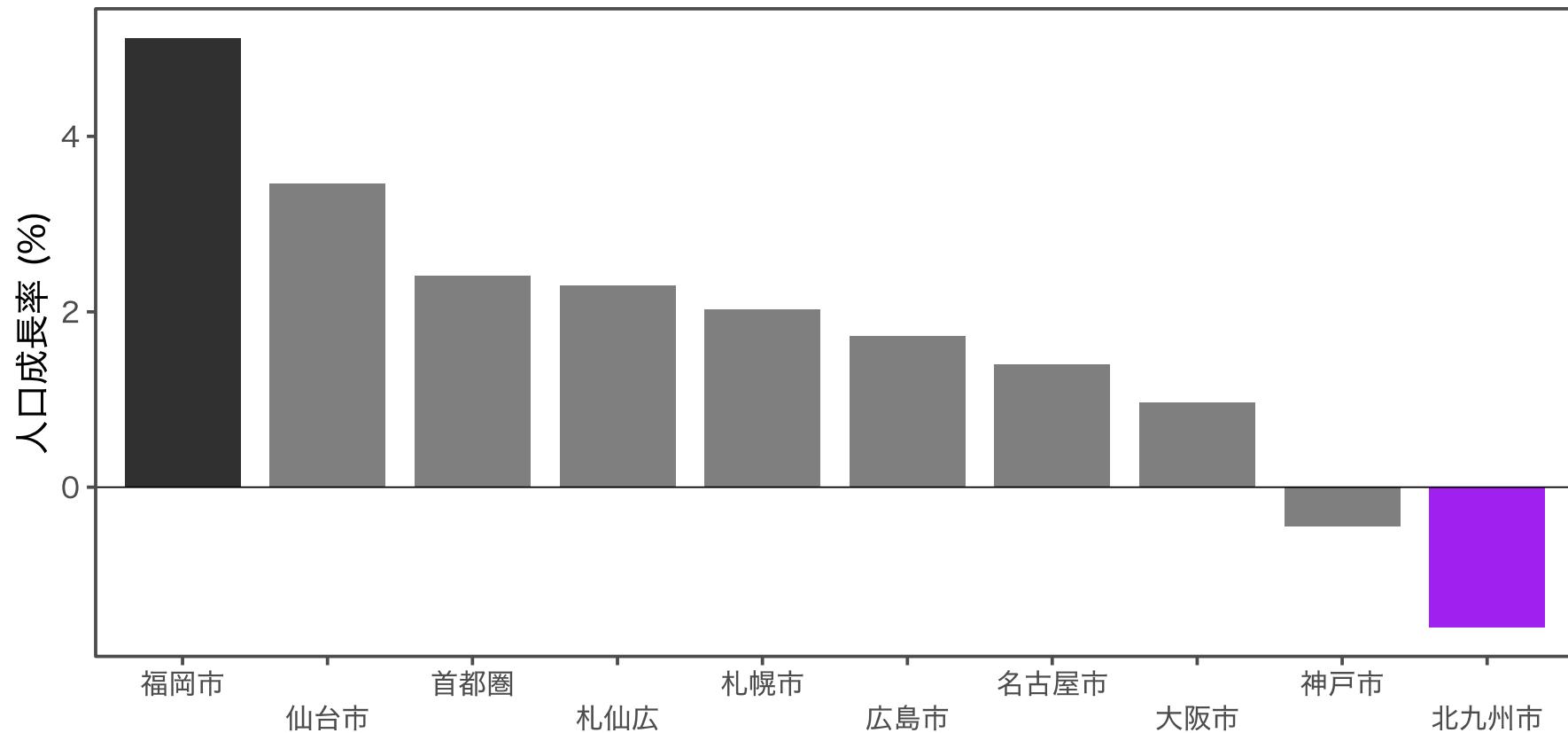


(出所) 大都市比較統計年表



## 6. 福岡市の急伸

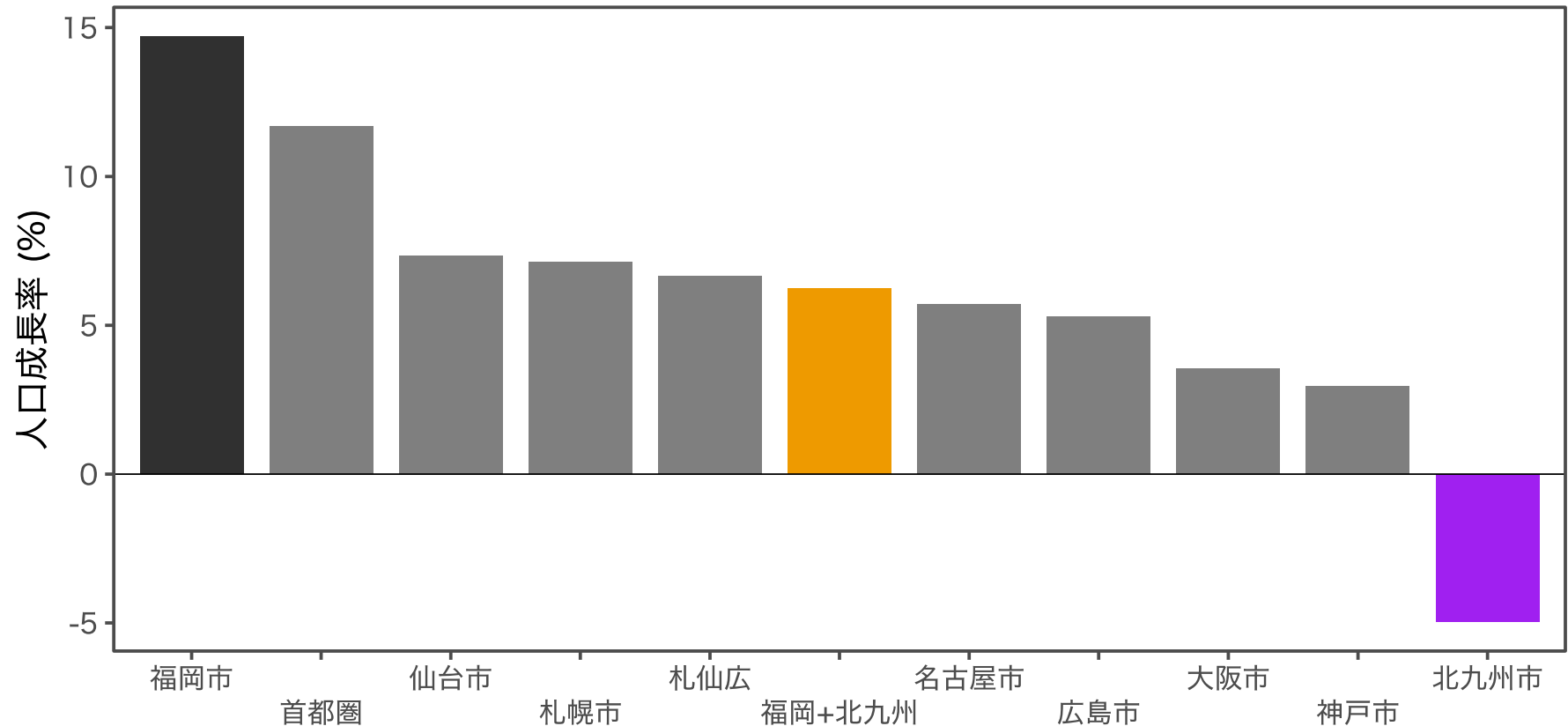
2010～2015年にかけての人口成長率



出所：国勢調査，大都市比較統計年表より作成  
備考：首都圏は、東京都・横浜市・川崎市・千葉市・さいたま市の合計

## 7. 2000年以降も、北部九州都市圏の成長率は特別高いわけではない

2000～2015年にかけての人口成長率



出所：国勢調査，大都市比較統計年表より作成  
備考：首都圏は、東京都・横浜市・川崎市・千葉市・さいたま市の合計

## 8. 近年の福岡市急伸の主因：

- 鉄道時代から航空機時代への転換に伴い  
第3次産業を  
福岡市が、北九州から奪うことが出来たこと  
にある。

# 第一部

## 福岡市の発展と空港

### Ⅱ. 福岡市は、北部九州の 成長ポテンシャルを活かしていない

# 1. アジアから遠い東京



## 2. 巨大都市のポテンシャルを持つ福岡



### 3. アジアのリーダー都市になれるか

- たしかに、2000年以降、福岡市の人口成長率は、全国の中核都市の中で1位。
- では、日本やアジア諸都市と比べてどこまで行けるのか？
- 福岡市は、日本の経済力と、アジアへの近接性によって、香港やシンガポール並みの、アジアのリーダー都市になれるか？

## 4. 東証一部上場企業数（2021年12月時点）

|            | 企業数       | 割合           |
|------------|-----------|--------------|
| 日本全体       | 2,184     | 100.0 %      |
| 東京都        | 1,197     | 54.8 %       |
| 神奈川県       | 98        | 4.5 %        |
| 愛知県        | 109       | 5.0 %        |
| 大阪府        | 267       | 12.2 %       |
| 京都府        | 43        | 2.0 %        |
| 兵庫県        | 67        | 3.1 %        |
| <b>福岡県</b> | <b>40</b> | <b>1.8 %</b> |

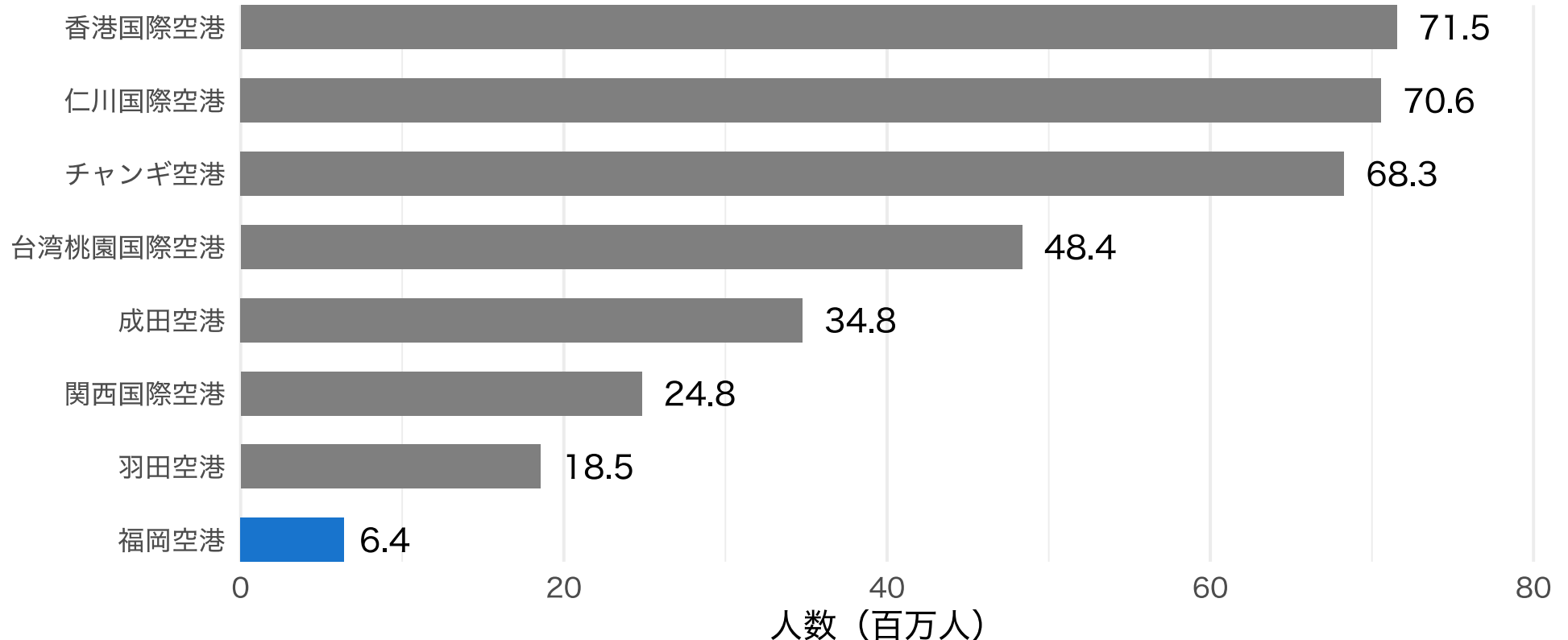
出所：東証上場会社情報サービスより作成

- 特に、情報・通信業で福岡県に本社があるのは、システムソフトとゼンリンの2社のみ（日本全体の0.8%）



# 5. 国際線の乗降客数

アジアの主要空港の国際線乗降客数 | 2019年



(出所) 日本国内の空港は、国土交通省空港管理状況調書。

香港国際空港は、Airport Authority Hong Kong, Air Traffic Statistics, Finalised Figures.

仁川国際空港は、Incheon International Airport Corp., 航空統計.

チャンギ空港は、Gov. of Singapore, Civil Aircraft Arrivals, Departures, Passengers And Mail, Changi Airport.

台湾桃園国際空港は、Taoyuan International Airport, Passenger Volume.

## 6. 空港容量不足が福岡市成長の壁

- **空港は、過去には福岡市成長の最大の要因はだった。**  
現在では最大の成長の壁である。。

①この空港は **3 000m滑走路を持たない。**

このため、欧米への直行便を基本的に飛ばせない。

②この空港は**22時に閉まる。**

このため19時以降に羽田や成田などのHubに到着した国際便の接続国内便として活用できない。シンガポールからも現地を夕刻に出発する便が福岡空港は使えない。

③発着回数は、**2023年に法定容量に達した。**

**空港問題が解決できなければ、福岡市は、ほかの  
中枢都市並みにも成長できない。**

# 第一部

## 福岡市の発展と空港

### Ⅲ. 福岡市と北部九州を 再飛躍させる「新福岡空港」

# 1. 福岡市が必要とする「新福岡空港」の条件

- 3,000メートル滑走路
- 24時間空港
- 福岡市からのアクセスの良さ
- 予算と建設期間が過大でないこと。  
(玄海沖空港は建設に1.5兆円を要するから建設を諦めた。)

## 2. 小倉駅・北九州空港駅間のアクセス改善が必要

- ① 東九州道「北九州空港インター」のすぐそばに、  
**日豊本線の特急停車駅「空港口駅」**新設  
(鉄道12分＋バス8分)
  
- ② 足立山の下に鉄道「**アクセス新線**」を建設(7－12分)。  
インバウンドの急増によって採算に乗るようになった。

### 3. 「アクセス新線」の2つのルート



## 第二部

# 空港アクセス改善投資の採算性

## I．日豊線に特急停車駅を新設

# 1. 「空港口駅ルート」

- 新門司在来線ルートや新幹線の建設には**10年かかる**。  
よって、それ以前に、3,000 m 化による需要増対応が必要。
- しかし現在、小倉駅から北九州空港に、日豊本線とバスでアクセスするには、時間がかかりすぎる。
- 日豊本線で空港に近い地点に、**特急停車駅**を新設し、そこから高架を通るバスによって、8分で空港を結ぶ。
- この「**空港口駅**」の**建設費用**は**10～15億円**。





## 2. アクセスルートの比較：

| ルート                         | 小倉駅→北九州空港<br>所要時間 | 総工費     | 想定運賃          |
|-----------------------------|-------------------|---------|---------------|
| 新幹線ルート <sup>*1</sup>        | 7分                | 1,188億円 | 1,630円        |
| 新門司在来線<br>ルート <sup>*1</sup> | 12分               | 680億円   | 800円          |
| 空港口ルート                      | 12分<br>+8分（バス）    | 10～15億円 | 800円<br>+バス運賃 |

<sup>\*1</sup> 各データは、2011年時点で想定されたものを利用している。北九州市「H23年度 北九州空港アクセスに関する調査」を参照。

### 3. 「空港口駅新設」の利点①：小倉駅からの乗客へ

- 空港IC出口付近にJR駅を新設し（空港口駅）、空港口駅に特急ソニックを停め、バスで空港と結ぶ。
- これにより、約12分（JR）＋8分（バス）の計**20分**で行ける。
- 空港IC出口からの高架道路を利用でき、信号と道路混雑を避けられるため、8分で空港に着くことができるためである。
- なお、現在の朽網経由では、朽網まで普通列車で20分、朽網から空港までバスで20分、計40分かかっている。

## 4. 「空港口駅新設」の利点②：その他の駅からの乗客へ

- **博多・赤間・折尾・黒崎**から、小倉駅での乗り換えなしで、空港口駅まで行ける。
- **大分方面**からも、行橋で普通列車に乗り換える必要がなくなり、大幅な時間短縮になる。

## 5. 「空港口駅ルート」の利点③：駅周辺地域へ

- 新駅周辺には、未利用地もある。トヨタ・日産の両社もある。⇒近未来的**IT工業地帯への再開発**が可能。
- 付近には**大型商業施設の建設**も見込まれる。

## 第二部

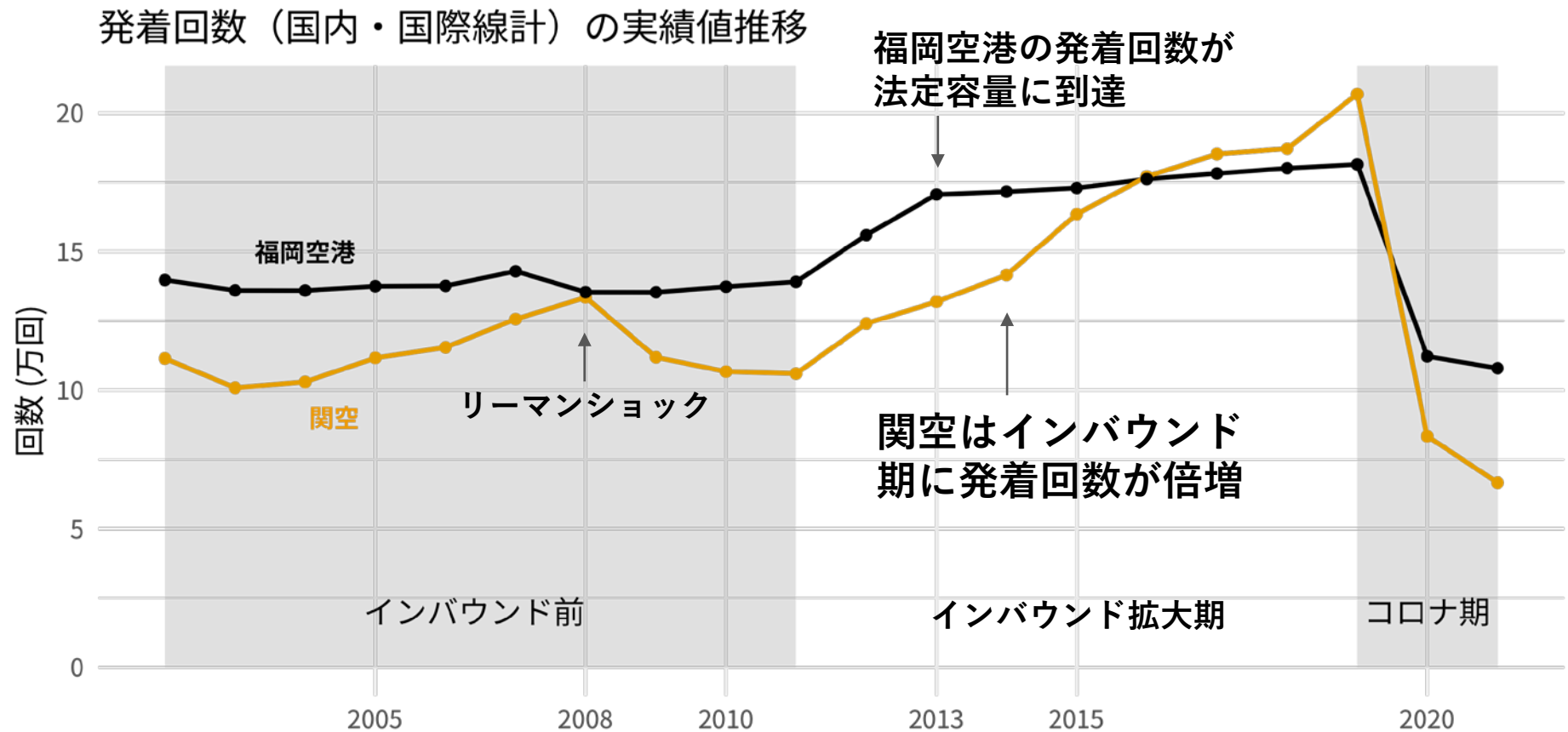
# 空港アクセス改善投資の採算性

## Ⅱ. 福岡空港から溢れる乗客数

# 1. 福岡空港の発着回数は、2013年に法定容量を超過

- インバウンド客の異常な伸びによって、福岡空港の需要量は予想以上のスピードで増加。
- 滑走路延伸計画作成時における2030年の需要予測値である17.6万回に、2016年時点で既に達している。
- 結果的に**福岡空港では想定を越える遅延**が発生。

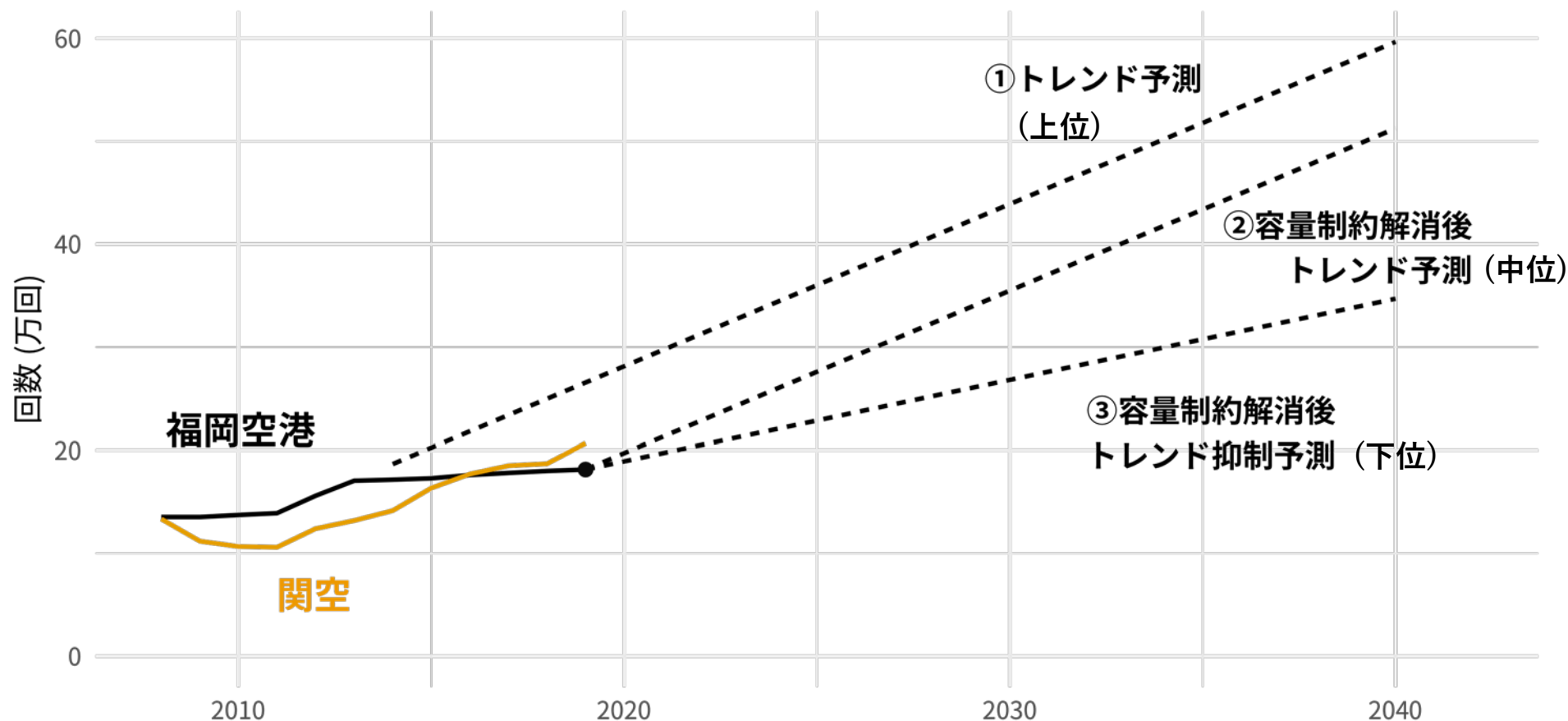
## 2. インバウンド拡大期の発着回数の伸び率は、 関空で年平均8.8 %。 福岡空港でも、2013年に容量制約に達するまでは、同一。



出所: 国土交通省「空港管理状況調書」より作成。  
備考: 発着回数は、着陸回数の2倍として算出した。



### 3. コロナ禍前における福岡空港発着回数の予測



出所: 国土交通省「空港管理状況調書」より作成。

備考: 「トレンド予測」は、2011-13年の実績値のトレンドを、2014年以降にも伸ばしたものである。2013年に到達した容量制約を無視している。

「容量制約解消後トレンド予測」は、容量制約下における2019年の発着回数実績から出発し、以降は「トレンド予測」の傾きで推移した場合の値である。

「容量制約解消後トレンド抑制予測」は、傾きを「容量制約解消後トレンド予測」の半分と仮定した上で、2020年以降の値を推定したものである。

なお発着回数は、国際線と国内線の合計値である。

## 4. 福岡空港の乗降客数に関する需要想定

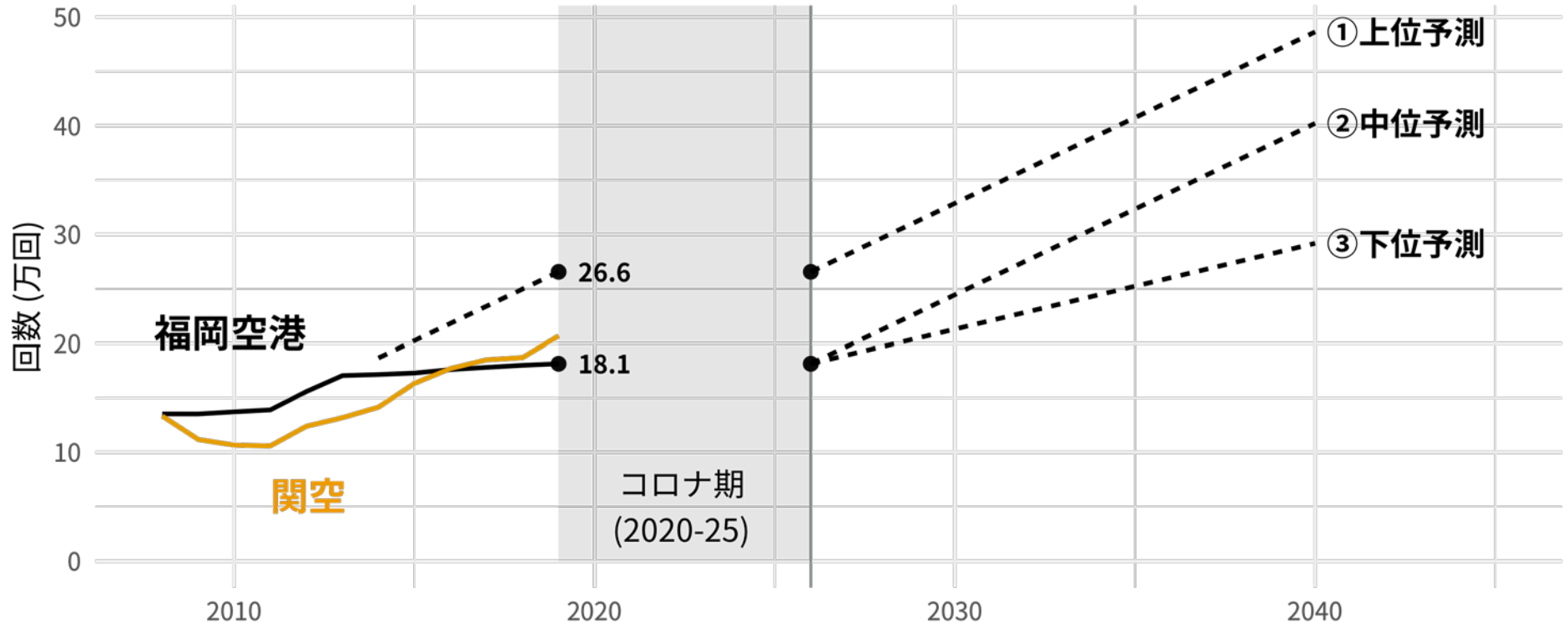
福岡空港の乗降客数は、2026年にコロナ禍前（＝2019年）の水準に回復する。

（政府の「観光立国推進基本計画」や主要民間シンクタンクの予測を元に、保守的に設定。）

# 5. コロナ禍後の福岡空港発着回数の予測

福岡空港の発着回数予測（国際線・国内線計）

関西国際空港との比較



出所: 国土交通省「空港管理状況調書」より作成。

備考: 予測値は、2026年に2019年水準に回復するとした場合に、実績値推移から予測される理論値である。

「上位予測」は、2011-13年の実績値のトレンド予測に、コロナ期 (2020-25年) の空白期間を設けた予測である。

「中位予測」は、「容量制約解消後トレンド予測」に、コロナ禍の空白期を設けた予測である。

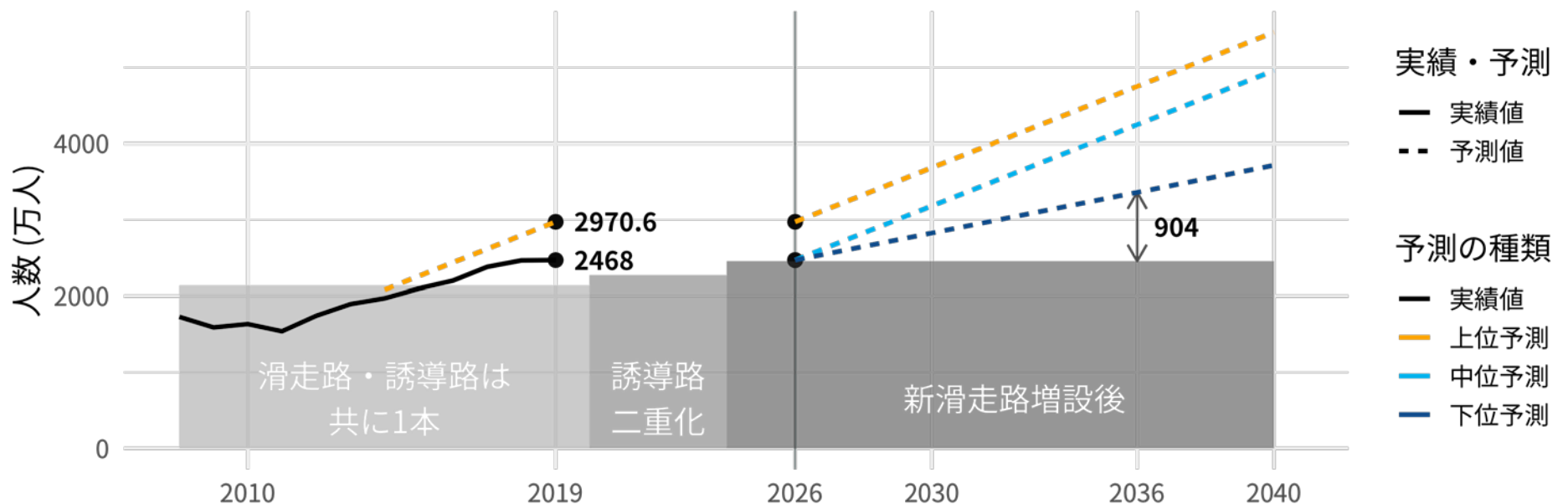
「下位予測」は、傾きが「上位予測」「中位予測」の半分と仮定した上で、2019年実績値をベースに、2026年以降の値を推定した。

## 6. 福岡空港からあふれる乗降客数の予測

- どの推定でも2027年には容量をオーバーし、抱えきれない乗降客が生じる
- 福岡空港からあふれる乗降客を、北九州空港でカバーする必要がある

### 福岡空港の乗降客数の予測（国際線・国内線計）

実績値と3種類の予測値



出所: 国土交通省「空港管理状況調書」より作成。

備考: 予測値は、2026年に2019年水準に回復とした場合に、実績値推移から予測される理論値である。

「上位予測」は、2011-13年の実績値のトレンド予測に、コロナ期(2020-25年)の空白期間を設けた予測である。

「中位予測」は、「容量制約解消後トレンド予測」に、コロナ禍の空白期を設けた予測である。

「下位予測」は、傾きが「上位予測」「中位予測」の半分と仮定した上で、2019年実績値をベースに、2026年以降の値を推定した。

## 第2部

### 空港アクセス改善投資の採算性

#### Ⅲ. 福岡空港から溢れた乗客 による利用の新駅の採算性への貢献

# 1. 新駅の福岡からの利用者数に関する需要想定

- ① 「福岡空港から溢れる乗降客数」のうち、3割が、新駅を経由して北九州空港を利用する。  
(「福岡空港から溢れる乗降客数」のうち6割が北九州空港を利用し、その半分以上が、鉄道によって空港に移動するものと想定。)
- ② 空港口駅は、2026年から運用を開始する。

## 2.博多発北九州空港口新駅利用者数 需要予測

|                                   | 2026年                           | 2029年*                            | 2036年                              |
|-----------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| 福岡空港から溢れる乗降客数<br>(スライド36より)       | 14.8万人                          | 281.7万人                           | 904.2万人                            |
| 博多発北九州空港口新駅<br>利用者数 /年            | <b>4.5万人</b><br>(= 14.8 * 3/10) | <b>84.5万人</b><br>(= 281.7 * 3/10) | <b>271.0万人</b><br>(= 904.2 * 3/10) |
| ( /日)                             | 123人                            | 2,315人                            | 7,425人)                            |
| JR九州収入増 / 年<br>(= 1755円 × 新駅利用者数) | 0.8億円                           | 14.8億円                            | 47.6億円                             |

### 3. 「空港口駅」の建設費の全額を、 2029年の料金収入だけで賄える。

- 博多発の利用者一人から得られる**料金収入は1755円**
  - 博多=小倉間 ……  $1/2 \times 1,910$ 円  
(博多=小倉間では、ソニックを使う人が半分、残りは新幹線と想定)
  - 小倉=空港間 …… 800円
- 2029年の空港口駅の**利用者数**想定: **84.5万人** (スライド39より)  
この利用者数から得られる**料金収入は**  
**14.8億円**(= **84.5万人**  $\times$  1,755円)  $\div$  15億円 (建設費の上限)
- なお、建設初年度(2026年)収入は、年当たり償却費  
5000万円 (= 15億円/30)を上回る。 (30年償還を前提。)



## 4. 空港口駅の新設による収入増は過小予測

- 福岡空港の発着者は、下位推定を用いている
- 大分方面からの需要は、0と想定
- 小倉駅発の乗客数も、0と想定

## 第二部

# 空港アクセス改善投資の採算性

## IV. 北九州空港へのアクセス新線

# 1. 「アクセス新線」の2つのルート



## 2. アクセス新線の建設で時間短縮

**新幹線ルート**は、小倉駅と空港を**7分**で結ぶ。

新幹線ルート

(16分)

(7分)

博多駅 → 小倉駅 → 北九州空港

新門司在来線ルート

(12分)

**新門司在来線ルート**は、小倉駅と空港を**12分**で結ぶ。

- 特急ソニックを利用し、博多から空港まで乗り換えなし  
(小倉駅経由)
- 新門司在来線ルートは、八幡・宗像などからの乗客には有利

### 3. アクセス新線の建設費用は、どちらのルートも低い

- 北九州空港と小倉駅間は、足立山の下を通る空港アクセス新線をつくれば、**用地買収費がほとんどかからない**。  
したがって、投資額は少なく済む。
- アクセス新線の建設期間は5年前後。  
環境アセスメントを含めると、およそ**10年**。

## 4. アクセス新線の費用

| ルート     | 事業費     | 30年償還の場合の<br>年当たり事業費 | 年間<br>変動経費 | 年間<br>総費用 |
|---------|---------|----------------------|------------|-----------|
| 新門司在来線* | 680 億円  | 22.6 億円              | 5.1 億円     | 27.7 億円   |
| 新幹線ルート* | 1,188億円 | 39.6億円               | 36.1億円     | 75.7億円    |

\* 2011年時点での推計である。北九州市 (2011) を参照。

## 第二部

# 空港アクセス改善投資の採算性

## V. 新門司ルート of 採算性の概略

# 1. アクセス新線の福岡からの利用者数に関する 需要想定

- ① 「アクセス新線」は、2036年から運用を開始する。  
(2036年は、乗降客数回復年である2026年から、10年後である。)
- ② 「福岡空港から溢れる乗降客数」のうち、3割が、  
アクセス新線を経由して北九州空港を利用する。  
(「福岡空港から溢れる乗降客数」のうち6割が北九州空港を利用し、その半分为、鉄道によって空港に移動するものと想定。)  
新駅のための需要想定と同一。
- ③ (スライド39から) アクセス鉄道の利用者数は、  
271万人。



## 2. 「アクセス新線」の小倉駅発着の乗客数は、 2019年水準に固定

想定:

- ① 小倉発着の北九州空港利用 航空旅客数は、  
**永遠に、2019年の北九州空港利用航空旅客数水準 = 160.1万人のまま**である。
- ② 小倉発着の北九州空港利用旅客数の5/9が、アクセス新線を利用する。  
その内訳は、
  - ・ 小倉発着航空旅客のうち新線利用乗客数: 航空旅客数の  $1/3$  (= 53.3 万人)
  - ・ 小倉発着の関連乗客数: 航空旅客数の  $2/9$  (= 35.6万人)(「関連乗客」とは、アクセス鉄道を送迎・見学・買物・通勤などの目的で利用する、航空旅客でない乗客のこと。)
- ③ アクセス新線の福岡発着利用者の1/2は、博多・小倉間で在来線を利用し、残りは新幹線を利用するものとする。

● 小倉発新線利用者数合計: **89万人** (= 160.1万人 × 5/9)

(\* 小倉駅発着 = 福岡発着を除くの意。山口・大分も含む。)

### 3. 「新門司ルート」 2036年の 総収入: 53.3億円

- 2036年のアクセス新線利用者数は、推定で360万人

① 福岡発着利用者数…… 271万人

② 小倉発着利用者数…… 89万人

---

#### ① 福岡発着利用者からの料金収入\*

a. 博多駅から小倉駅まで ( $271\text{万人} \times 1/2 \times 1,810\text{円}$ ) 24.5 億円

b. 小倉駅から空港まで ( $271\text{万人} \times 800\text{円}$ ) 21.7 億円

② 小倉発着利用者からの料金収入\*\* ( $89\text{万人} \times 800\text{円}$ ) 7.1 億円

---

**総収入**

**53.3 億円**

---

\* 収入値の推計には、2011年時点での運賃および想定運賃を使用している。データは北九州市 (2011) より。  
2011年時点での博多＝小倉間の運賃は、2023年現在の運賃から、2011年以降の同区間新幹線の値上がり率分 (5.4 %)を除くことで算出した。

\*\* 雑収入 (広告や駅舎使用料収入など) および中間駅からの料金収入は無視している。

## 4. 「新門司ルート」の初年度（2036年）年間利益は 25.6億円

「新門司ルート」の2036年利益の試算

---

|     |         |         |
|-----|---------|---------|
| 総収入 | 53.3 億円 | (p. 50) |
|-----|---------|---------|

|      |         |         |
|------|---------|---------|
| 総費用* | 27.7 億円 | (p. 46) |
|------|---------|---------|

---

|             |                |
|-------------|----------------|
| <b>年間利益</b> | <b>25.6 億円</b> |
|-------------|----------------|

---

\* 総費用は、30年償還の場合の1年あたり総工費と、年間変動経費 (5.1億円) を含む。

## 5. 「新門司ルート」の初年度利益は過小予測

- 福岡空港の発着回数は下位推定を利用している。
- 小倉駅発の利用者は、2019年水準に固定している。
- 雑収入（広告や駅舎使用料収入など）および中間駅からの料金収入は無視している。

## 6. 「新門司ルート」が2036年に完成した後の 「空港口駅」利用者

- 2036年の「新門司ルート」完成で、博多＝小倉間の駅からの空港口駅利用者は消滅するが、南小倉・下曾根・朽網から、および大分方面からの乗客は残る
- 「空港口駅」の建設費の全額を、2029年の料金収入だけで賄える。（スライド40から）

# 第三部

## 空港の北部九州への貢献

### **I . 福岡空港と北九州空港の 役割分担**

# 1. 福岡空港と北九州空港の役割分担

- 福岡空港は、**ビジネス客**中心に
- 北九州空港は、**LCC**や**遠距離海外便**に

## 2. 北九州空港のその他の役割

- ① 24時間空港（バンコク・ハノイ・羽田経由NY）
- ② 3,000メートル化による欧米便、インド・中東便
- ③ 貨物便



### 3. 福岡空港に必要な対策

#### ① 混雑時の着陸料金を引き上げる

⇒ 非混雑時間帯や他空港へのシフトを促す

#### ② LCC路線を外出しする

(現在、福岡空港のLCC乗り入れが約200万人)

# 第三部

## 空港の北部九州への貢献

### Ⅱ. 北九州市周辺経済への 北九州空港の貢献

# 北九州市周辺市町への有用性

- ① 農作物の中国各地への朝市への輸出
- ② アクセスの改善によるニッチな観光地として  
インバウンド旅行客へのアピール
- ③ 苅田町周辺におけるIT工業団地の発展
- ④ 北九州市における第3次産業（金融・商社・観光・  
報道各種ビジネス対象のサービス業）の成長を活用  
した企業の発展

まとめ

# 1. 福岡市は成長の壁に直面している

- 福岡市成長の最大の要因は、**空港の存在**だった。
- しかし福岡空港の容量は限界に達しているから、福岡市は成長の壁に直面している。
- この壁を破るには、**3,000メートル滑走路を持つ、24時間空港**が必要。

## 2. 「新福岡空港」が福岡市の発展の壁を打ち砕く

- 博多駅から北九州空港に25分で行けるようにできると、福岡市は次の特徴を持つ「**新福岡空港**」を得る
  - 3,000メートル滑走路をもつ、24時間空港
  - 風・波の影響が少なく、冬の閉鎖可能性が少ない
  - 滑走路を数本増設できる

### 3. 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

- 北九州空港の拡充は、貨物輸送の増大、それに伴う周辺の輸送基地化と工業団地化を招く。
- さらに、福岡から北九州空港へのアクセスの改善は、福岡市と北九州市と共に成長を続け、アジア有数の**巨大双子都市**としてのポテンシャルを実現できる。
- すなわち北九州市は、商社、金融、メディア等の第三次産業でのアジアの中核都市の一角を担うことになる。
- 行橋・苅田は、北九州市の三次産業の利便性を活用できるようになる。日本で最も急速に成長しつつある川崎のイメージである。

## 4. 緊急に検討を要する課題

- 空港口新駅に関して。

空港口駅周辺の都市再開発をどう進めるか

- 関連して、小倉駅・空港間の高速道路の整備。
  - ①国道10号線の高架化によるバイパスの建設
  - ②小倉駅北口バスタの2階化と都市高速への直接接続



# 付論1

## 「新幹線ルート」の採算性

# 1. 「新幹線ルート」 2036年の 総収入: 86.5億円

- 2036年のアクセス新線利用者数は、推定で360万人

① 福岡発着利用者数…… 271万人

② 小倉発着利用者数…… 89万人

---

## ① 福岡発着利用者からの料金収入\*

a. 博多駅から小倉駅まで (271万人 × 1/2 × 2050円) 27.8 億円

b. 小倉駅から空港まで (271万人 × 1630円) 44.2 億円

② 小倉発着利用者からの料金収入\*\* (88.9万人 × 1630円) 14.5 億円

---

総収入

86.5 億円

---

\* 収入値の推計には、2011年時点での運賃および想定運賃を使用している。データは北九州市 (2011) より。

\*\* 雑収入 (広告や駅舎使用料収入など) および中間駅からの料金収入は無視している。

## 2. 「新幹線ルート」の2036年の年間利益: 10.5億円

「新幹線ルート」の2036年利益の試算

---

|     |         |         |
|-----|---------|---------|
| 総収入 | 86.5 億円 | (p. 47) |
|-----|---------|---------|

|      |         |         |
|------|---------|---------|
| 総費用* | 75.7 億円 | (p. 34) |
|------|---------|---------|

---

|             |                |
|-------------|----------------|
| <b>年間利益</b> | <b>10.5 億円</b> |
|-------------|----------------|

---

\* 総費用は、30年償還の場合の1年あたり総工費と、年間変動経費 (36.1億円) を含む。

### 3. 「新幹線ルート」の初年度利益は過小予測

- 福岡空港の発着回数は下位推定を利用している。
- 小倉駅発の利用者は、2019年水準に固定している。
- 雑収入（広告や駅舎使用料収入など）および中間駅からの料金収入は無視している。

## 付論2

# 北九州空港への アクセス道路の整備

- 小倉駅北口の2階にバスターミナル新設
- 長野・空港間の10号線の高架バイパス化

# 1. 長野・空港間の高架バイパスルート



## 2. 建設コストの概算

- 長野から新北九州空港連絡橋まで、4車線とすると、建設コストは1,740億円。国道として整備。
  - 4車線の場合、150億円/kmが目安
  - 用地費は含めていない。ただし、既存道路部分をはみ出すとなった場合には、用地費が発生する可能性はある
- 少なくとも下曽根駅と朽網駅周辺の10号線の高架化
- 小倉駅周辺の高架化

# 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. (発売日:2019年9月10日)
- 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. (掲載予定)
- 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』 2014年12月号, 第25巻4号 ([http://shiten.agi.or.jp/shiten/201412/shiten201412\\_19-36.pdf](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/>)
- 北九州市 (2011) 「H 2 3 年度 北九州空港アクセスに関する調査」
- 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
- 国土交通省九州地方整備局 (2011) 「新北九州空港整備事業」, 2011年3月8日