



Asian Growth
Research Institute

2015. 7. 19
九州国際大学

北九州空港が牽引する北部九州の地域発展 Regional Development in Northern Kyushu Driven by Kitakyushu Airport

八田 達夫 Hatta, Tatsuo

アジア成長研究所

Asian Growth Research Institute

Northern Kyushu



**Kitakyushu
Airport**

Fukuoka Airport

目次 Table of Contents

I. 福岡市の急伸とその理由

Fukuoka City's rapid growth and the reasons for it

II. 空港アクセスの改善の手段

Means of Improving Airport Access

III. 福岡市を含めた北部九州を再飛躍させる「新福岡空港」

New Fukuoka Airport will help Northern Kyushu, including Fukuoka City, take another leap forward

IV. 日豊線に特急停車駅を新設

New limited express stop station on the Nippo Line

V. 福岡市と北九州市

Fukuoka City and Kitakyushu City

VI. 福岡空港と新福岡空港の役割分担

Role share between Fukuoka Airport and New Fukuoka Airport

まとめ Summary

I. 福岡市の急伸とその理由

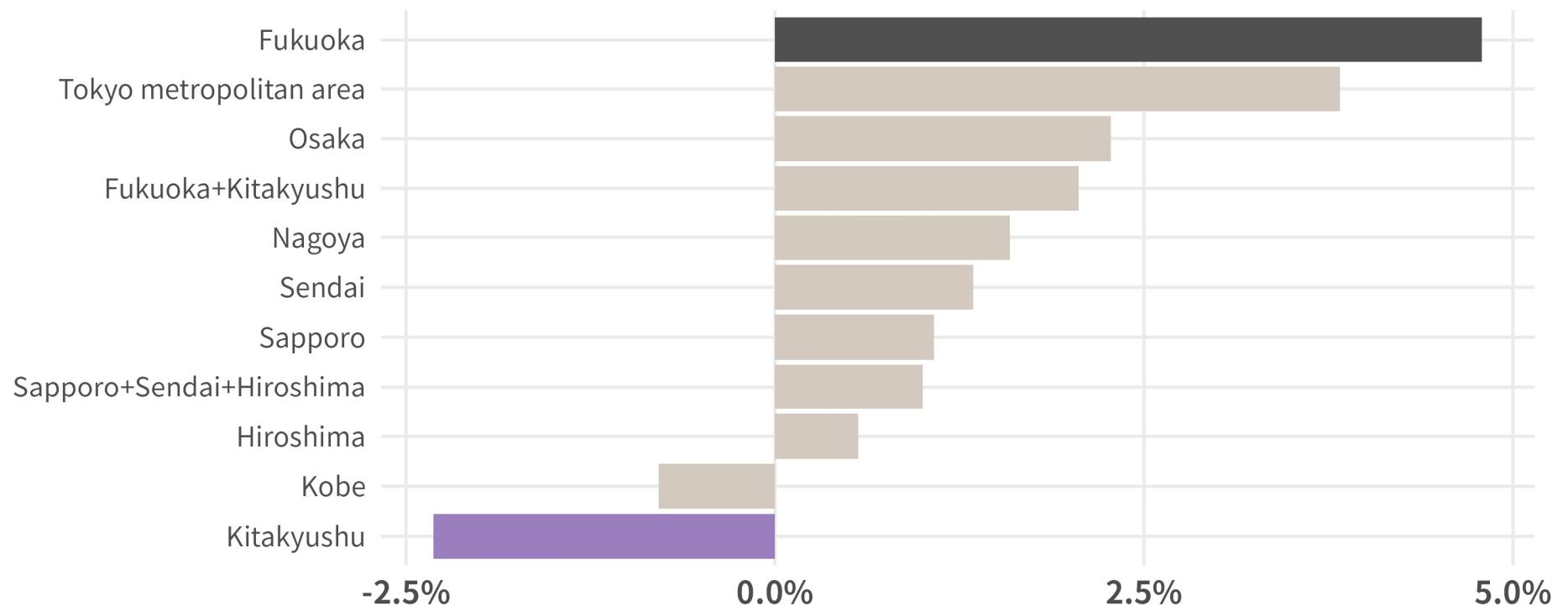
Fukuoka City's rapid growth
and the reasons for it

1. 福岡市の急伸

Rapid population growth of Fukuoka City

Population growth rates

2015–2020



(Source) Large City Statistics Council, “Large City Comparative Statistics Yearbook / 2023.” Note that the Tokyo metropolitan area includes Tokyo's 23 wards, Yokohama City, Kawasaki City, Chiba City, and Saitama City.

2. 巨大都市のポテンシャルを持つ福岡

Fukuoka has the potential to become a megacity



3. アジアから遠い東京 Tokyo, Far from Asia



4. 福岡はアジアのリーダー都市になれるか

Can Fukuoka become a leading city in Asia?

- 福岡市の人口成長率は全国の中核都市の中で1位
- では、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？
- **Fukuoka City has the highest population growth rate among Japan's core cities.**
- So, given Japan's economic strength and its proximity to Asia, **can Fukuoka become a leading Asian city on par with Hong Kong or Singapore?**

Ⅱ．福岡市の成長の壁

Fukuoka City's growth barriers

1.東証プライム企業数（2025年6月時点） Number of TSE Prime Listed Companies (as of June 2025)

	Total	Ratio
Total	1,622	100.0%
Tokyo	920	56.7%
Kanagawa	70	4.3%
Aichi	81	5.0%
Osaka	202	12.5%
Kyoto	31	1.9%
Hyogo	43	2.7%
Fukuoka	24	1.5%

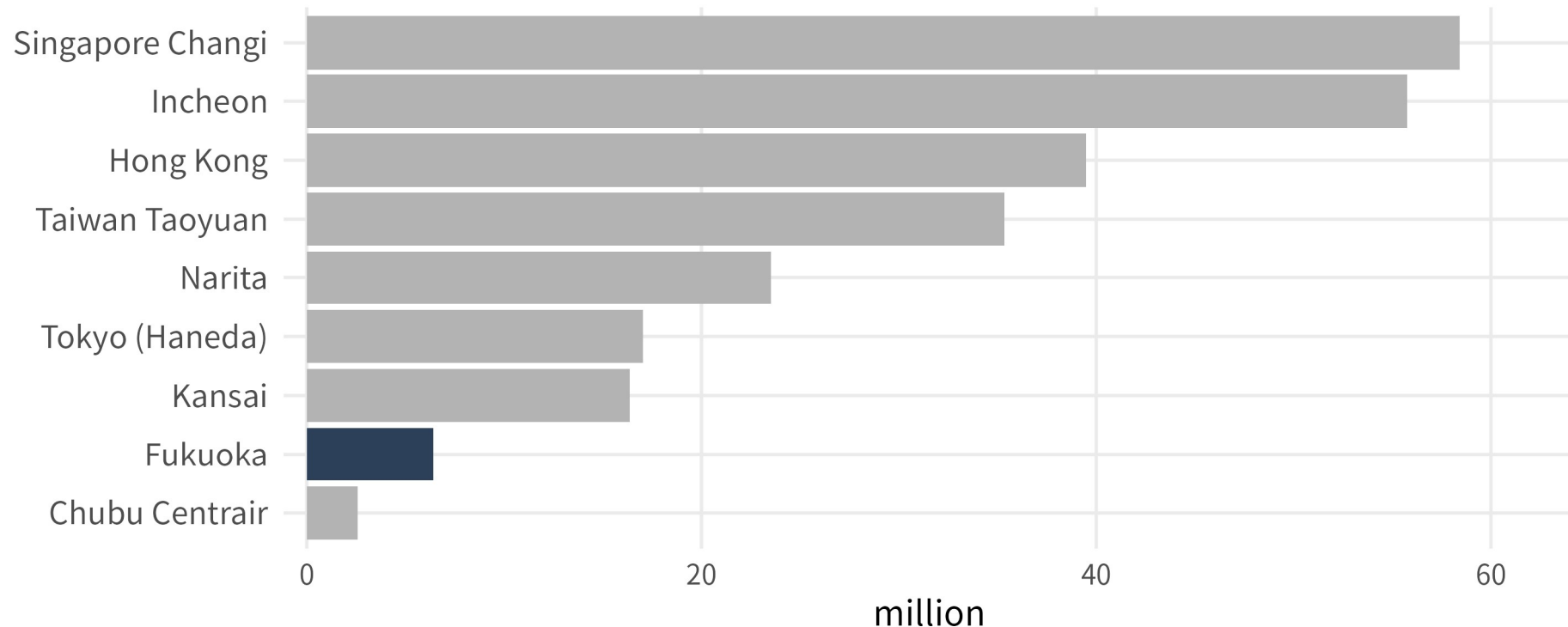
Source: JPX "TSE Listed Company Information Service"

Notably, Zenrin is the sole company in the Information & Communication industry to be headquartered in Fukuoka Prefecture, representing just 0.57% of all companies in that sector on Japan's Prime Market.

2.アジアの主要国空港の国際線の乗降客数

Number of international passengers at major Asian airports

2023



(Source) Data for Japanese airports is based on the “Airport Management Status Report (2023)” by the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism. Data for Singapore Changi Airport and Incheon International Airport is based on the “International Passengers” table from the Airport Council International report titled “Top 10 busiest airports in the world shift with the rise of international air travel demand.” Data for Hong Kong International Airport and Taiwan Taoyuan International Airport is based on statistics published on each airport’s official website.

3j. 空港容量不足が福岡市成長の壁

Airport capacity shortage hinders Fukuoka City's growth

- **空港は**、過去には福岡市成長の最大の要因だった。
現在では**最大の成長の壁**である。
 - ① この空港は**3000m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。

3e. Insufficient airport capacity is a barrier to Fukuoka City's growth

In the past, the airport was the greatest **driver** of Fukuoka City's growth. Today, it is the greatest **obstacle** to that growth.

① This airport **does not have a 3000m runway.**

- Therefore, no direct flights to Europe and the U.S..

② The airport **closes at 22:00.**

- Therefore, it can be used as a connecting domestic flight for international flights arriving at Haneda, Narita, and other hubs after 7:00 p.m. It cannot be used for flights departing Singapore in the evening.

4j. 福岡空港の発着回数は2012年に処理容量を超過

Fukuoka Airport exceeded its throughput capacity in 2012

- インバウンド客の凄まじい伸びによって、福岡空港の需要量は予想以上のスピードで増加。発着回数は、2012年に滑走路処理容量に達した。
- 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。
- 空港問題が解決できなければ、福岡市は、ほかの中核都市並みにも成長できない。

4e. Fukuoka Airport exceeded its throughput capacity in 2012.

- Due to the extraordinary growth of inbound passengers, the volume of demand at Fukuoka Airport has increased faster than expected.
- The number of departures and arrivals **reached the runway capacity in 2012.**
- **If the airport problem cannot be resolved, Fukuoka City will not be able to grow even on par with other central cities.**

Ⅲ. 福岡市を含めた北部九州を 再飛躍させる「新福岡空港」

New Fukuoka Airport will help
Northern Kyushu, including Fukuoka City,
take another leap forward

1. 福岡市が必要とする「新福岡空港」の条件

Conditions required by Fukuoka City for the *New Fukuoka Airport*

- **24時間空港** 24-hour airport
- **3000メートル滑走路** 3,000-meter runway
- **予算と建設期間が過大でないこと**

Reasonable budget and construction period

玄界灘空港案は、交通機関を合わせた予算が1.5兆円、期間が20年
An off-shore Fukuoka Airport costs \$ 10billion and takes 20 years.

- **福岡市からのアクセスの良さ**

Easy access from Fukuoka City

2 .北九州空港の適格性 Eligibility of Kitakyushu Airport

- **YES**
- **24時間空港** 24-hour airport
- **3000メートル滑走路 (2027)**
3,000-meter runway (2027)
- **予算と建設期間が過大でないこと**
Reasonable budget and construction period
- **NO**
- **福岡市からのアクセスの良さ**
Easy access from Fukuoka City

3. 北九州空港

Kitakyushu Airport



**Kitakyushu
Airport**

Fukuoka Airport

4. 小倉駅・北九州空港駅間の**新幹線**

New Shinkansen between Kokura Station and Kitakyushu Airport

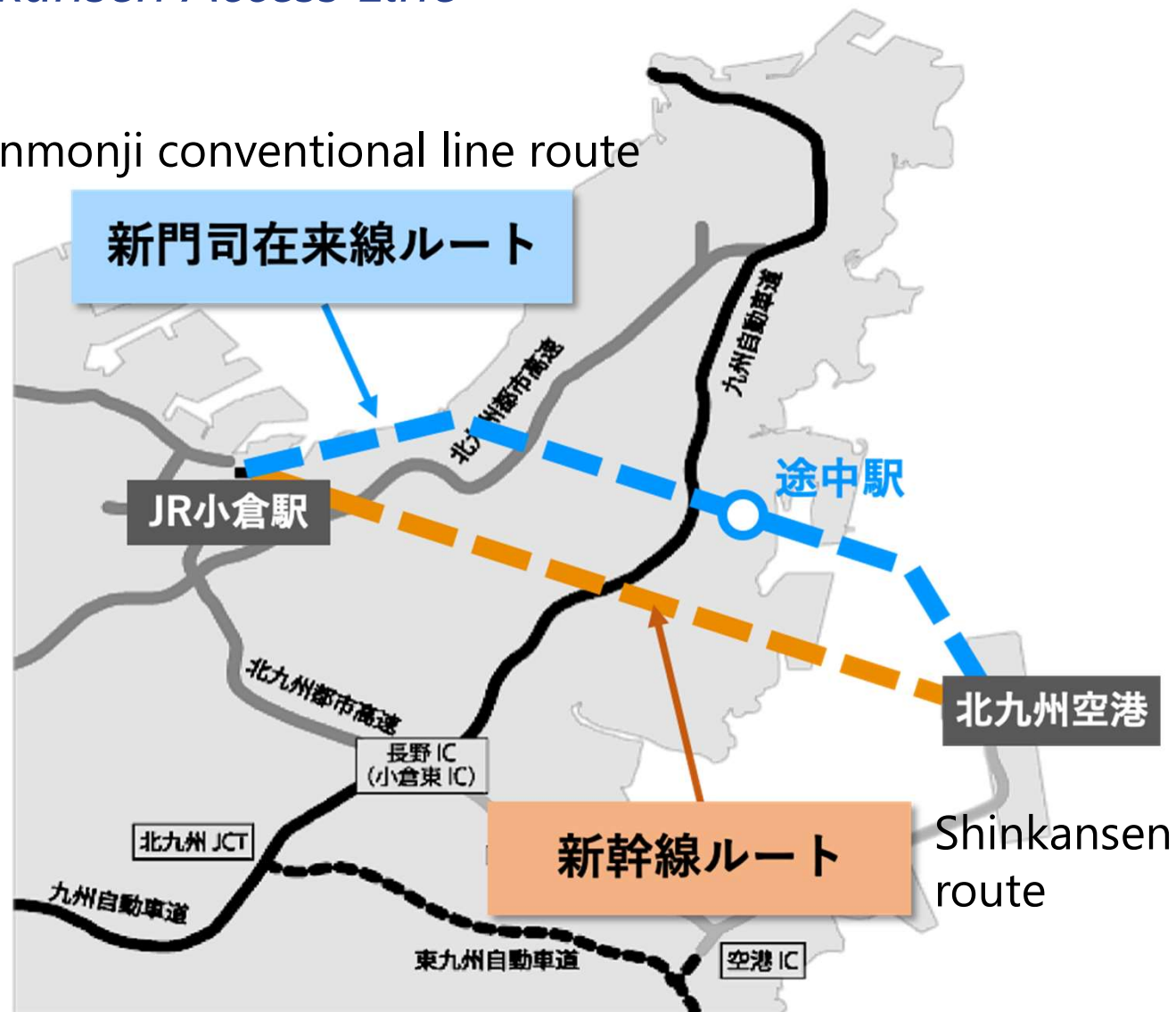
- 足立山の下に鉄道「アクセス新線」を建設 (7分)
- Constructing the 'Access New Line' railway beneath Mount Adachi (7 minutes) 。

Starting Station	Now	After
小倉駅 Kokura	35minutes	7minutes
博多駅 Hakata	60minutes	25minutes

5. 「アクセス新幹線」

New Shinkansen Access Line

Shinmonji conventional line route



6. アクセス新幹線の採算性は高い **Profitability of access Shinkansen is high.**

- 用地買収費がほとんどかからない。
(空港アクセス新線は、足立山の下を通るから)
Land acquisition costs would be minimal.
(The access line runs beneath Mt. Adachi.)
- 博多=小倉間の特急の料金収入増が財源として望める。
Increased revenues of the limited express between Hakata and Kokura can help fund the project.
- **アクセス新線の需要は大きい.High demand for the line.**
インバウンドの旅行客.福岡空港が満杯.滑走路の3,000メートル化。
Increase in inbound tourists. Congestion of Fukuoka Airport. The extension of the Kitakyushu Airport runway to 3,000 meters.

IV. 博多からの特急が停車する空港口駅

Airport Gateway Station for Limited Express
from Hakata Station

1. アクセス改善の緊急性

The urgency of access improvement .

- 新幹線の建設には**10年かかる**。
- それ以前に、3000メートル化による需要増対応が必要。
- ⇒博多からの直通特急が停車する**空港口駅**(日豊線に新設)
- Construction of Shinkansen takes 10yrs.
- Need to prepare for the rising passenger demand due to completion of the 3,000m runway.
- ⇒ **Airport Gateway Sta** for Limited Epress from Hakata.

2. 新駅による時間短縮 Travel time reduction

Starting Station	Now	After
小倉 Kokura	35 minutes	25 minutes
博多 Hakata	60 minutes	45 minutes

空港駅建設費を2029年の料金収入だけで賄える

The entire construction cost of the Airport Exit Station can be covered by toll revenues in 2029 alone

3. アクセスルート の費用比較

Comparison of access routes

ルート route	小倉駅→北九州空港 所要時間 hours	総工費 cost	想定運賃 fare
新幹線ルート*1 Shinkansen route	7分	1,188億円 (¥118.8 billion)	¥1,630
新門司在来線ルート *1 Shin-moji conventional rail route	12分	680億円 (¥68 billion)	¥800
空港口ルート Airport Gateway Sta.	12分+8分(bus)	10～15億円 (¥1 to 1.5 billion)	¥800 +バス運賃

*1) 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。

4. 空港口駅新設のその他駅利用者への利点

Benefits of the *New Airport Exit Station* For passengers from other stations

- **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」の駅周辺地域への利点

Benefits of the *Airport Gateway Sta.* To the area around the station

- 新駅周辺には、未利用地。トヨタ・日産の工場。
⇒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。
- There is unused land in the surrounding area.
- Both **Toyota** and **Nissan** have facilities nearby.
→ This opens the door for redevelopment into a **next-generation IT industrial zone.**
- A **large-scale commercial complex** is also planned in the vicinity.

•

6. 資源活用の改善 Improved resource utilization.

- 日産やトヨタの従業員がマイカー通勤をやめる

Workers at Nissan and Toyota stop driving to work.

- 新駅建設は、強力な運転手不足対策になる。

- 小倉空港間では、直行バスと比べて、
新駅経由では、運転手を4分の1に減らせる。

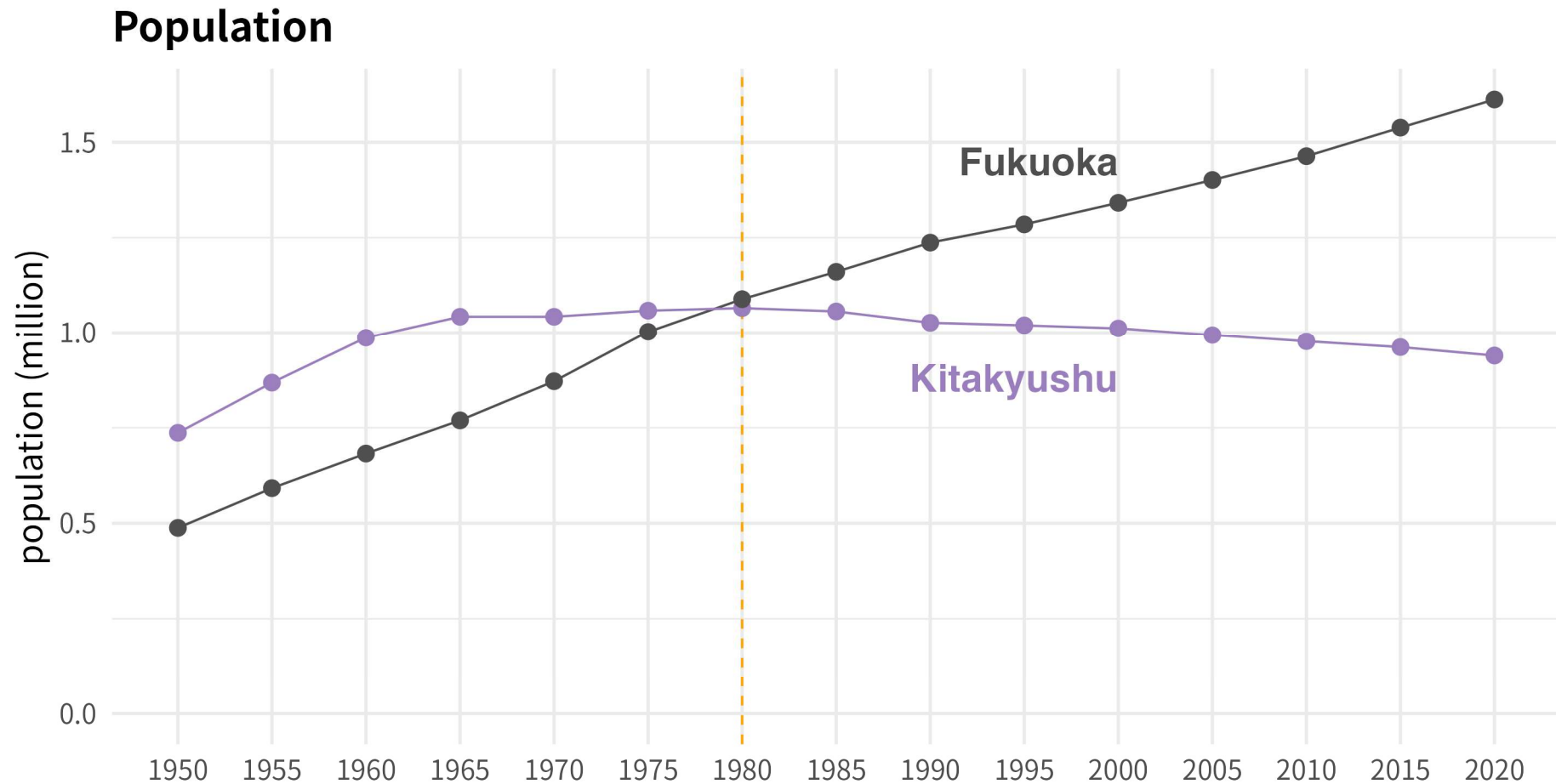
Building the New Station Is an Effective Measure Against Driver Shortages:

- Compared to the direct bus between Kokura and the airport, the new station route **reduces driver demand to one-fourth.**

V. 福岡市と北九州市

Fukuoka City and Kitakyushu City

1. 1980年に福岡市の人口が北九州市を超えた原因は？ Why did Fukuoka City surpass Kitakyushu City in 1980?



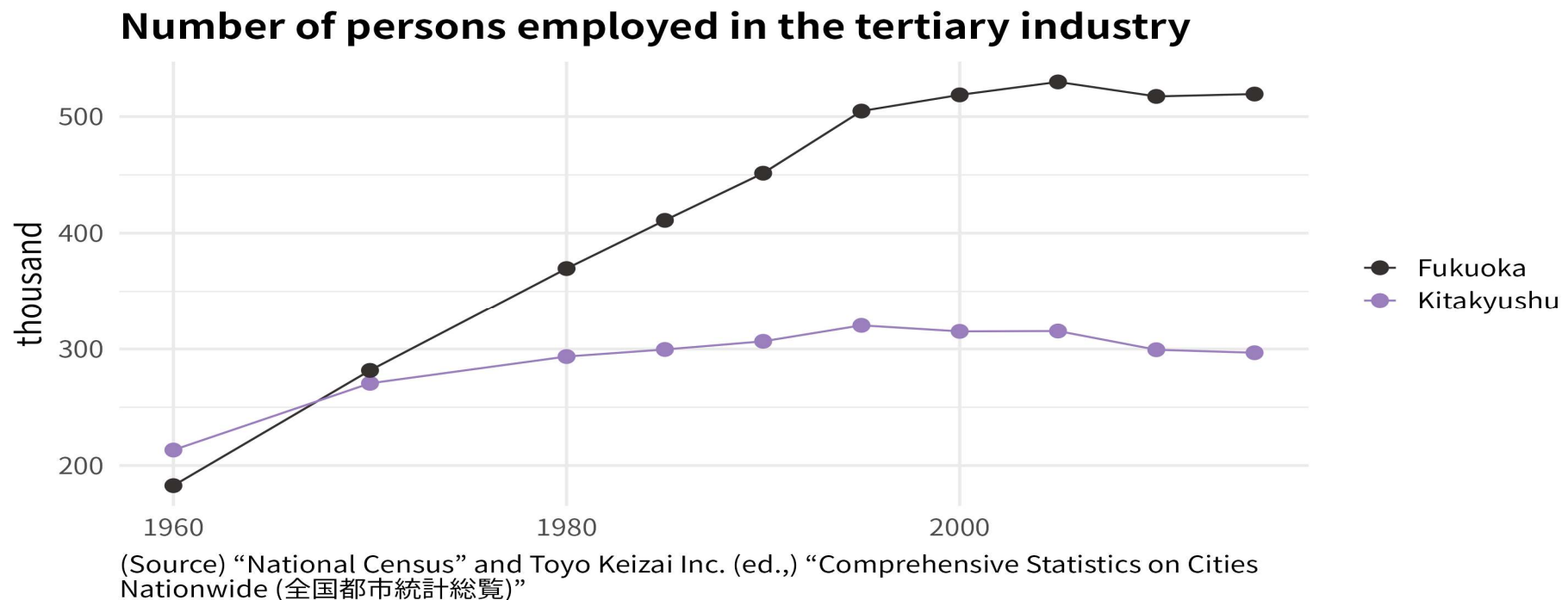
(Source) Large City Statistics Council, "Large City Comparative Statistics Yearbook / 2023."

2. 鉄鋼産業の衰退が北九州州の衰退の原因 だと考えられてきた **The accepted view is that the downturn of the steel industry led to Kitakyushu's economic decline.**

この説は、福岡はその後も成長し続けたのに、
北九州の成長が止まったことを説明できない。

This view can not explain why Fukuoka
continued to grow, while Kitakyushu stoped
growing.

3. 1960年代には、北九州の第3次産業の就業者数は、福岡のそれより多かった。 In the 1960s, Kitakyushu had more workers in the tertiary industry than Fukuoka.



単に鉄鋼都市であっただけではない。K. was not just a steel city.

4. 鉄道時代 (60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

During the railroad era (until the 60s), Kitakyushu was the gateway city to Kyushu.

銀行:

日本銀行支店 (Kyushu Branch of Bank of Japn)

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) Branches of Major Banks

- 北九州市: 26
- 福岡市: 18

メディア(Media):

毎日新聞西部本社: 1922年……北九州に設置

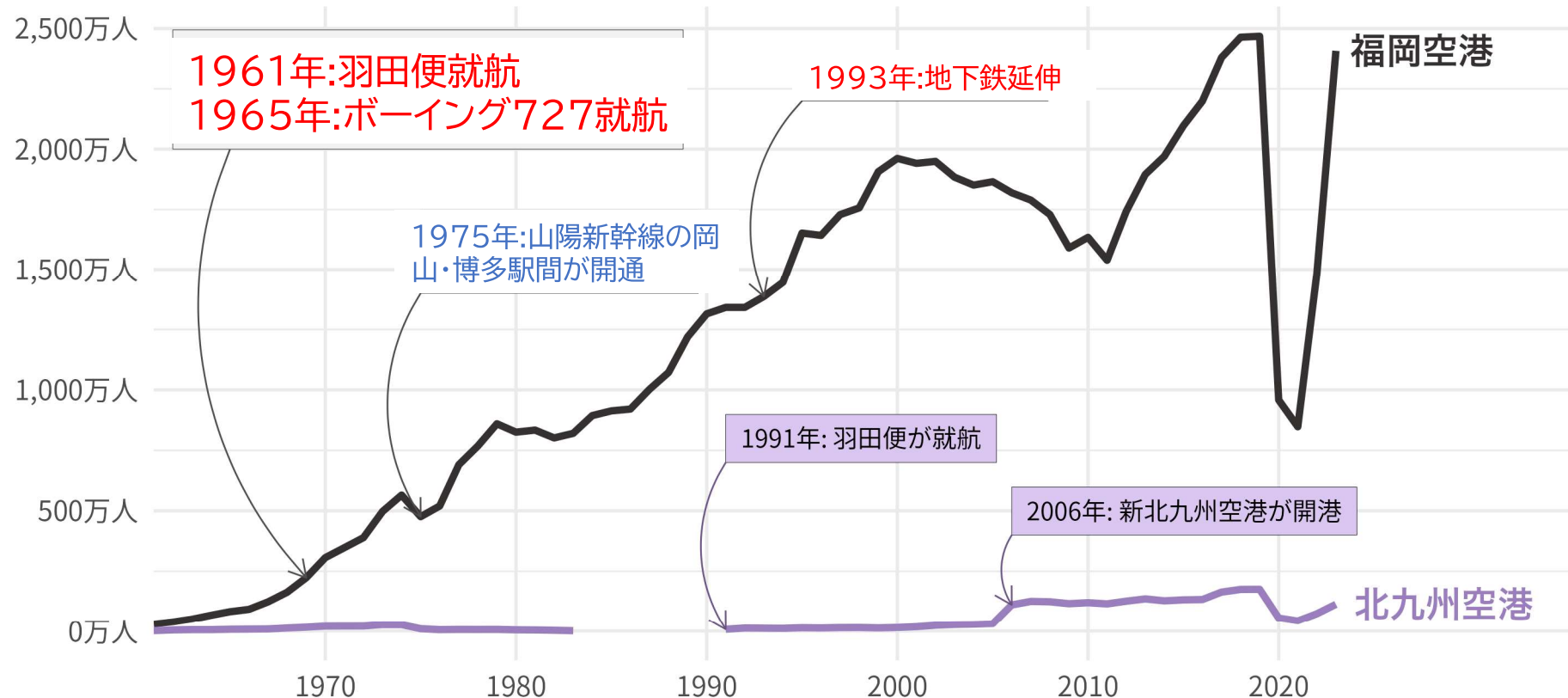
朝日新聞西部本社: 1937年……北九州に設立

商社: 北九州の雇用者数の方が多かった

5. 1961年に福岡＝羽田便が就航

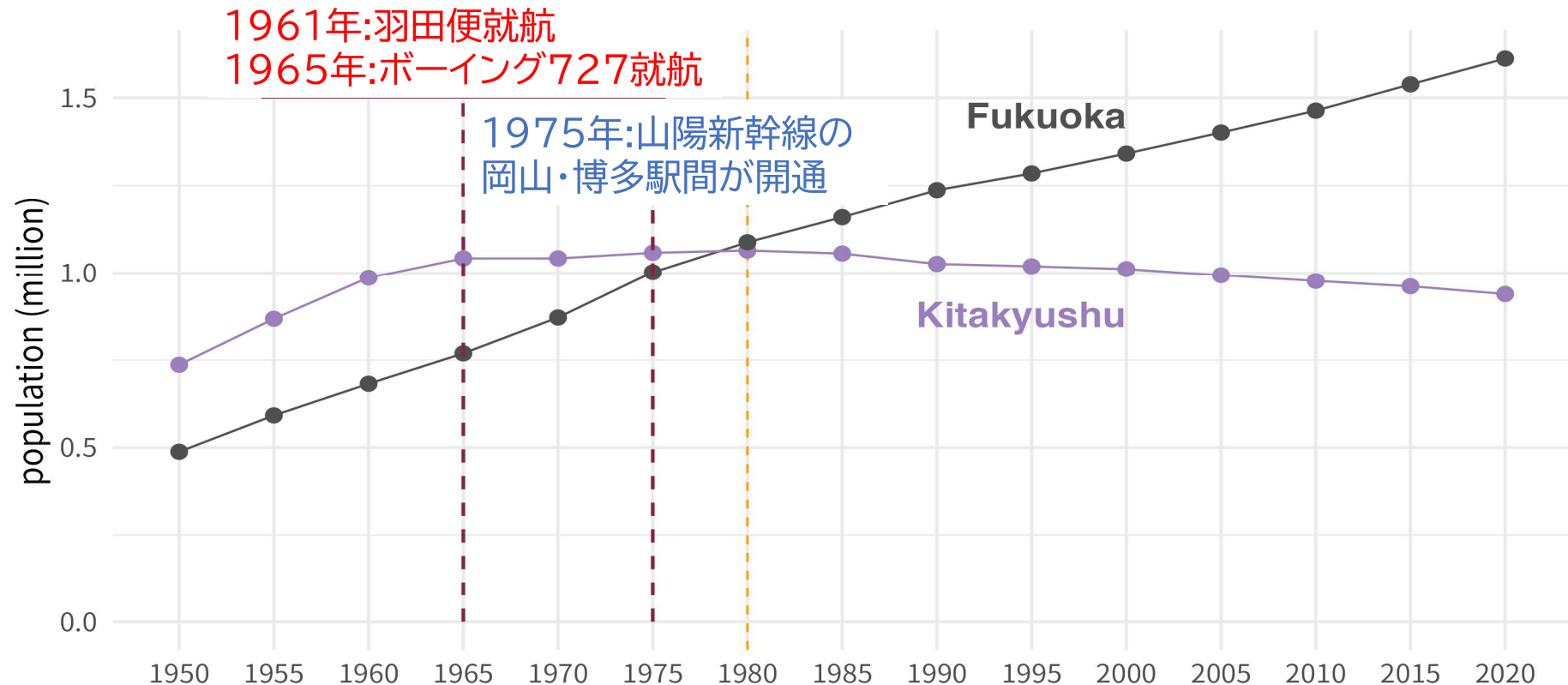
Fukuoka=Haneda service started in 1961

福岡空港・北九州空港における年間乗降客数の推移



出所：福岡県統計年鑑（2001年まで），国土交通省「空港管理状況調書」（2002年以降）。なお、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。

6.航空時代の到来 (70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。 With the advent of the aviation age (70s), Fukuoka City became the gateway city to Kyushu

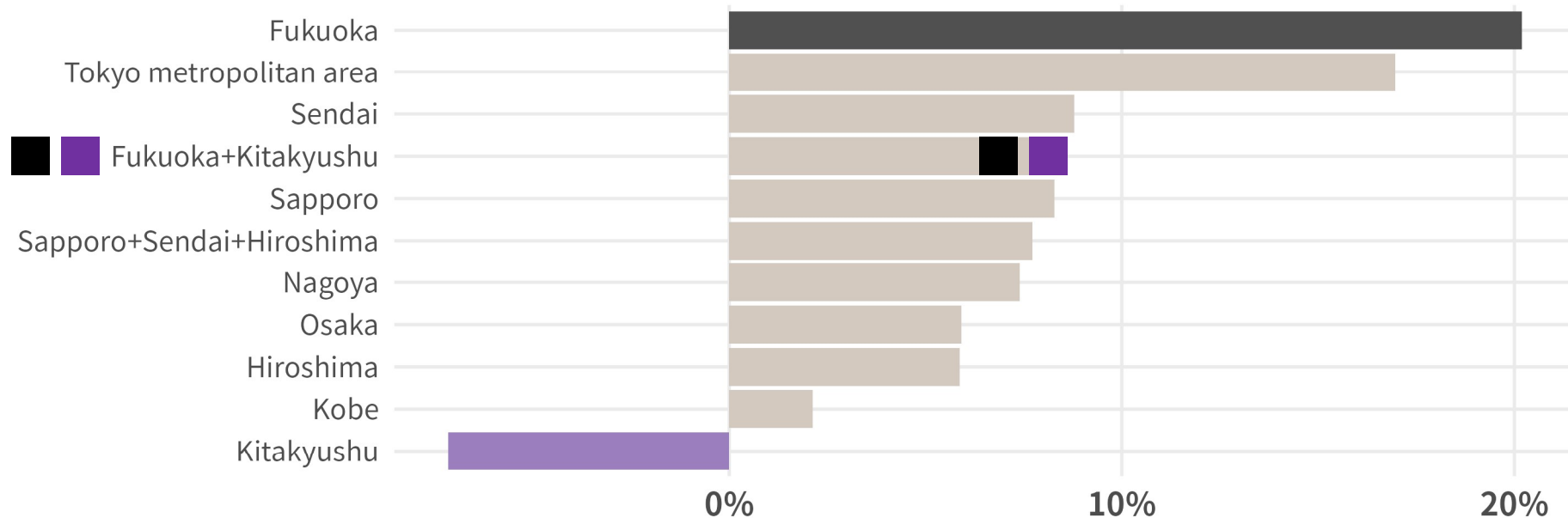


(Source) Large City Statistics Council, "Large City Comparative Statistics Yearbook / 2023."

7 2000年以降も、北部九州都市圏の人口成長率は特別高いわけではない
Even after 2000, the population growth rate of the northern Kyushu metropolitan area has not been particularly high.

Population growth rates

2000–2020



(Source) Large City Statistics Council, “Large City Comparative Statistics Yearbook / 2023.” Note that the Tokyo metropolitan area includes Tokyo's 23 wards, Yokohama City, Kawasaki City, Chiba City, and Saitama City.

8. 近年の福岡市急伸の主因は...

Main reasons for Fukuoka City's rapid growth in recent years

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できた
ことにある。

The primary reason for Fukuoka City's rapid growth in recent years is its successful **absorption of Kitakyushu's tertiary industry** during **the transition from the railway era to the aircraft era.**

VI. 福岡空港と新福岡空港 の役割分担

Role share between Fukuoka Airport
and New Fukuoka Airport

1. 福岡空港と北九州空港の役割分担

Division of roles between Fukuoka Airport and Kitakyushu Airport

- 福岡空港は、**ビジネス客**中心に
Fukuoka Airport is mainly *for business passengers*.
- 北九州空港は、**LCC**や**遠距離海外便**に
Kitakyushu Airport is for *LCCs and long-distance overseas flights*

2. 北九州空港のその他の役割

Other roles of Kitakyushu Airport

- 24時間空港 (バンコク・ハノイ・羽田経由NY)
24-hour airport (Bangkok, Hanoi, and NY via Haneda)
- 3,000メートル化による欧米便、インド・中東便
The 3,000-meter runway extension will enable the airport to handle flights from Europe, the United States, India, and the Middle East.
- 貨物便 Cargo flight

3. 福岡空港に必要な対策

Measures required at Fukuoka Airport

① 混雑時の着陸料金を引き上げる

Raise landing fees during congested times

⇒ 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

Transfer LCC routes to other airports

(現在、福岡空港のLCC乗り入れが約200万人)

まとめ

Summary

1. 福岡市は成長の壁に直面している

Fukuoka City faces barriers to growth

- 福岡市成長の最大の要因は、**空港の存在**だった。
The biggest driver of Fukuoka City's growth was the presence of its airport.
- 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。
With Fukuoka Airport operating at full capacity, the city now faces a critical constraint on its future economic growth.

2j. 「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

2e. The new Fukuoka Airport will remove obstacles to the development of Fukuoka City.

- When the Kitakyushu Airport can be reached in 25 minutes from Hakata Station, Fukuoka City will get the *New Fukuoka Airport* with the following features:
 - 24-hour airport with a 3,000 meter runway
 - Less susceptible to wind and waves, and less likely to be closed in winter
 - A few more runways can be added

3j. 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

- 福岡から北九州空港へのアクセスの改善によって、福岡市と北九州市とが共に成長を続け、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。
- 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。
- 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。

3e. Northern Kyushu's twin cities are on the verge of becoming global megacities

- Improved access between Fukuoka and Kitakyushu Airport will enable Fukuoka City and Kitakyushu City to continue growing together and realize their potential as one of **Asia's leading twin cities**.
- Kitakyushu will play a central role as one of Asia's core cities in **tertiary industries** such as trading, finance, and media.
- The expansion of Kitakyushu Airport will lead to an increase in cargo transportation, and the resulting development of the surrounding area into **a transportation base and industrial complex**.

参考文献 References

- 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.
- 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)
- 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