

北九州空港

八田達夫

今日は北九州空港の改善が北部九州を大きく発展させるというお話をいたします。

そもそも北部九州とは約 160 万の人口を抱える福岡市と約 100 万の人口の北九州市と北九州市の南にある人口約 4 万人の苅田町を中心に構成される大都市圏の話です。北九州と苅田町は工業都市であり、合わせた工業出荷額は名古屋市のそれを上回る規模です。一方、福岡は商業都市として知られています。2

I 福岡市の急伸とその理由

さて、これら 3 都市のうち福岡市は、この 10 年ほど、特に急速に発展してきました。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。5

その理由の一つは、福岡がアジアの諸都市に極めて近い地点にあり、近年顕著であったアジアの経済成長の恩恵を受けた事にあります。

地図でご覧いただければ分かるように、北部九州から 2 時間で行ける距離には多くのアジアの諸都市が含まれます。特に上海には 1 時間 30 分で行くことができます。6 ところが東京から上海には 3 時間もかかるのです。7

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？8

II 北部九州の発展の壁

北部九州はこのように立地に恵まれていますが、そのポテンシャルに見合った経済規模を持っていません。例えば東証プライムの企業数が全国比で 1.5%でしかありません。10

また福岡空港と国際線乗降客数は、シンガポールや仁川と比べるべくもない。11

さらなる発展を妨げる壁があります。日本からアメリカやヨーロッパに飛ぶには滑走路が 3000m なければなりません。福岡空港も、北九州空港も滑走路の長さが 3000m 未満であることです。したがって、例えば福岡からアメリカに行くには、一度、仁川空港か、関西空港に行ってそこで乗り換えなければなりません。この結果、韓国や中国などの短距離に限られている福岡空港の国際線の空港乗客数は、大阪や東京の空港や、アジアの他の都市と比べて大幅に少なくなっています。福岡空港の容量が小さいことが、国際的な企業が北部九州に立地することの最大の障害になっています。

したがって北部九州がその立地を活かして、国際的な都市に発展するためには、滑走路を 3000m を持った、24 時間空港が必要です。ところが福岡空港は、人口密集地帯にあるため、

これ以上、滑走路を延長することはできません。12(13)

インバウンド客の急激な伸びに満杯の福岡空港は対応できず、福岡市の成長は止まります。14,(15)

Ⅲ北部九州発展の breakthrough

17 北部九州はその地理的地位に相応しくアジアの主要な都市として発展すること するためには、次の条件を備えた「新福岡空港」が必要です。

- ① 24 時間空港
- ② 3000 メートル滑走路
- ③ 24 時間空港
- ④ 福岡市からのアクセスの良さ
- ⑤ 予算と建設期間が過大でないこと

18 実は、北部九州のもう一つの空港である北九州空港の滑走路は、2027 年に、3000m に延伸されることが決まっています。この空港は、既に九州唯一の 24 時間空港です。24 時間空港で 3000m の滑走路を持つ空港は大阪以西では、現在関西空港と那覇空港の 2 つしかありませんが、北九州空港がそこに 3 番目の空港として加わります。

19 北九州空港の 3000m 滑走路の完成は、北九州市だけでなく、福岡を含めた北部九州の経済発展に大きく貢献します。福岡空港を有効に補完することになります。

20 しかし、北九州空港には、現在のところアクセシビリティに関する弱点があります。

小倉駅から北九州空港まではリムジンバスで 35 分で行けますが、バスの本数は少ないため待ち時間が長いという問題があります。現在博多駅から、北九州空港には、新幹線とバスで乗り継ぐと、**丁度 1 時間かかります**。(小倉駅での乗り換え時間 9 分と想定。)

したがって、北九州空港が福岡空港を補完するためには福岡市や周辺都市のから北九州空港へのアクセスが改善されなければなりません。実はそれが可能なのです。

20 博多駅と北九州空港は 25 分で結ぶことが出来ます。そうすると、北九州空港は、まさに 「新福岡空港」と呼べる空港になります。これが出来るのは、小倉駅と北九州空港の間にある足立山にトンネルを掘って新幹線を通しますと 7 分で行くことができるためです。博多から小倉までは新幹線で 16 分ですから、途中小倉駅で停まることを考えても、全体で 25 分あれば福岡の人は北九州空港を利用できます。赤間の人は、45 分で利用できるようになります。) 21

22 このように、小倉駅との間に新幹線を建設すれば、アクセスは劇的に改善します。実は非常に控え目に旅客需要の予測をしても、今建設を決めて十年後に完成した時点では、その年から十分採算に乗るということを示すことができます。

北九州空港へのアクセス改善は、福岡市だけでなく、北九州市の発展も促します。北九州空港の滑走路が 3000m に延伸されて航空便数が大幅に増え、空港へのアクセスが改善され

ると、福岡市と北九州市という、ツインシティーの大きな飛躍をもたらします。北部九州の地理的優位性を考えると、福岡市のさらなる大飛躍を可能にし、東京、名古屋、大阪、ソウル、シンガポールに並んで大きな発展をすることが出来るようになります。

23 IV 空港口駅 空港アクセスは二段階で。即効性ある「空港口駅」から始める現実的プラン

24 新幹線の建設は、十分採算に乗るとは言え、建設に 10 年がかかります。さらに欧米への飛行が始まっていない現在、1,200 億円かかる新幹線の建設を決めることに不安を感じる人も多いでしょう。

25,26 現在すぐにでも可能なアクセス改善策は、東九州道の北九州空港インターチェンジのすぐそばに日豊線の新たな特急駅（空港口駅）を作ることです。この駅からですと、国道 10 号線などを横切る高架道路がありますので空港まで 8 分で行くことができます。

26 小倉駅からこの特急駅までは、12 分ですので、乗り換えに 5 分を要するとしても合わせて小倉駅から 25 分で行くことができます。これは今 35 分かかるバスよりも 10 分早くなります。博多からは、新幹線で小倉駅まで行った後で特急に乗り換えると 45 分で北九州空港に行くことができます。

27 新駅建設には、10 億円から 15 億円しかかかりません。28 博多の住民だけでなく、現在。博多小倉間の新幹線を使えない宗像、折尾、黒崎などの住民はそのまま、空港口駅まで JR で乗り換えなしに行けるようになりますから、利用度は格段に増します。大分方面から来るのも容易になります。

他のメリット： 29 周辺開発、30 運転手不足対策

まずは、この安価にできる空港口駅の建設を行い北九州空港の利用者を十分高めた上で空港新幹線の建設を考えるべきだと思います。したがって空港の駅の建設は、北九州空港へのアクセス改善の第一歩となります。

V 福岡市と北九州市の関係

さて、ここで北部九州を構成する福岡市と北九州市の異なった成長経路についてお話する必要があります。さきほどの図で示したように福岡の成長率は日本一高く北九州市の成長率は日本の 100 万都市の中では一番低いというのが特色です。32 実は、人口の規模は 1980 年までは、北九州の方が大きかったのです。しかし 1980 年代に北部九州のリーダーが北九州から福岡に変わりました。

その理由は何でしょうか？ 33 よく言われるのは、工業都市だった北九州市は、工業の衰退とともに、人口が減っていったということです。34 しかし北九州は、1960 年代工業都市でもありましたが、第三次産業の労働者人口も福岡を超えていました。北九州市はその第三次産業の労働者の雇用を 1980 年度以降は増やすことができず、福岡のみが増えていったのです。これはなぜでしょうか？

35 それは 1980 年以前に北九州が福岡市よりも多くの第三次産業の雇用を抱えていた理

由から話始めなければなりません。実は鉄道が主な交通手段であった 1970 年代の前半までは、北九州は九州全体のゲートウェイでした。したがって日本銀行も都市銀行もメディアも、北九州に九州全体を統括する支店を作りました。わざわざ当時の汽車の時間で 1 時間 30 分かけて福岡に九州支店を作る意味があまりなかったのです。

36 ところが 1970 年代以降、航空時代に入ると、都心に近い空港を持っていた福岡からは、東京にノンストップで行けるようになりましたが、北九州にはそのような大きさの空港はなく、大阪に行けるだけでした。実は現在の北九州空港の乗客数は、すでに福岡では 1968 年に達成されていました。このため、航空時代になって、福岡が九州のゲートウェイになりました。

37 各社は九州支社を北九州から福岡に移すようになったのです。つまり鉄道時代から航空機時代への転換に伴って、第三次産業を福岡が北九州から奪うことができたことが福岡の成長の原因です。

38 さきほどの都市人口を比較したグラフは福岡の人口の伸び率が日本最大であることを示していました。しかし、このグラフは福岡と北九州を併せた都市圏の人口成長率は仙台市や札幌とほぼ同じくらいであることを示しています。すなわち福岡が伸びたのは、九州のゲートウェイの地位が北九州から福岡に移ったために、北九州の人口を福岡が奪ったからという側面があります。

39 見方を変えると、北部九州はアジアに近接しているという地理的なポテンシャルを十分活かせずに他の 100 万都市とだいたい同じくらいの成長率に甘んじているといえます。その原因である空港容量を解決できれば北部九州はそのポテンシャルに相応しい成長を始めるであろう。

「24 時間空港」の強みを最大化。深夜便と国際貨物でアジアと世界を結ぶハブへ

41 北九州空港の 3000m 化が完成し、北九州空港が、福岡の人にも使われるようになると、福岡空港はビジネス客中心。北九州空港は LCC や遠距離海外便に特化するという役割分担になります。

42 その際、北九州空港は 24 時間空港であるということを活用してバンコク、ハノイなどからの夜間に到着する便を受け入れることができ、また羽田経由でニューヨークから来た乗り換え客が夜間に着くことも可能になります。IT 企業の活用できる貨物便の発着基地としても全世界と、九州とを結ぶことができるようになります。

43 この役割分担は、福岡空港の高い着陸料によって市場がもたらすでしょう。

北九州空港へのアクセスを徐々に改善していくことによって、北九州空港は、北部九州をシンガポールや上海のような東アジアの中心的大都市圏に育てていく基盤になると思います。