



Asian Growth
Research Institute

北九州青年会議所
2026.6.9

北九州空港が牽引する 北部九州の現状と展望

八田 達夫

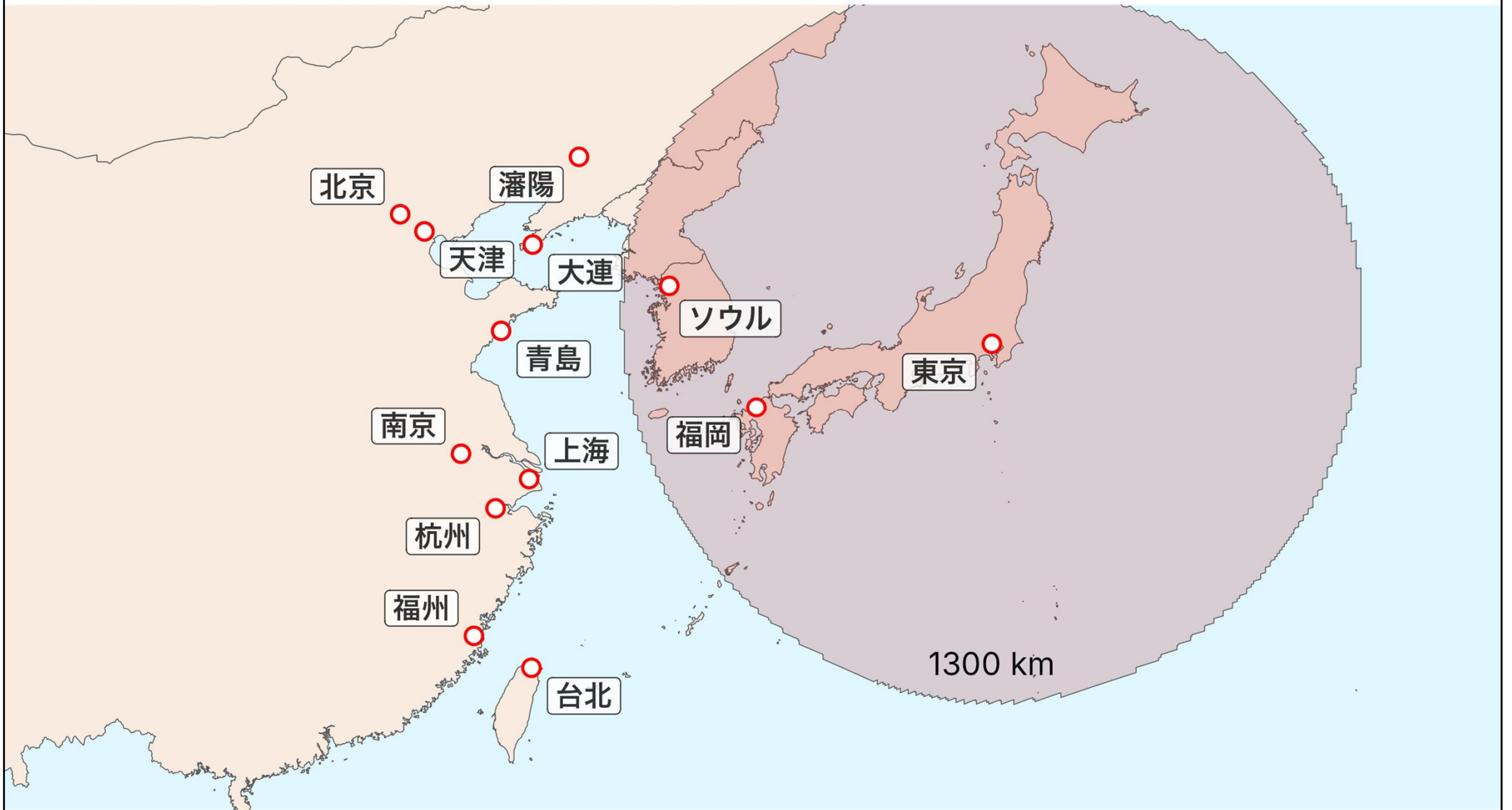
アジア成長研究所

要旨

1. 北部九州はアジアへの近接性から大きな成長ポテンシャルを持つが、福岡空港の容量不足が国際化の足かせになっている。
2. 近年の福岡市の人口成長は、北九州市の衰退による機能の肩代わりにすぎない。両市を合わせた大都市圏全体の成長率は仙台市圏と同水準であり、見かけほどではない。
3. 1970年以前は第三次産業就業者数で北九州市が福岡市を上回っていた。その後の逆転は、交通の主役が鉄道から航空へ移行したことで、中枢機能が北九州から福岡へ移転したためだ。皮肉なことに、福岡市成長のエンジンだった福岡空港が、今や成長の天井になっている。
4. 北九州空港はすでに24時間運用であり、2027年夏に3,000メートル滑走路が完成する。アクセスさえ改善すれば「新福岡空港」として機能し得る。その第一歩として、苅田町への特急停車駅「空港口駅」の新設が有効だ。大規模鉄道整備と比べて工期・コストが格段に小さく、約2年で建設可能、採算面でも1年間の料金収入で建設費を賄える可能性がある。

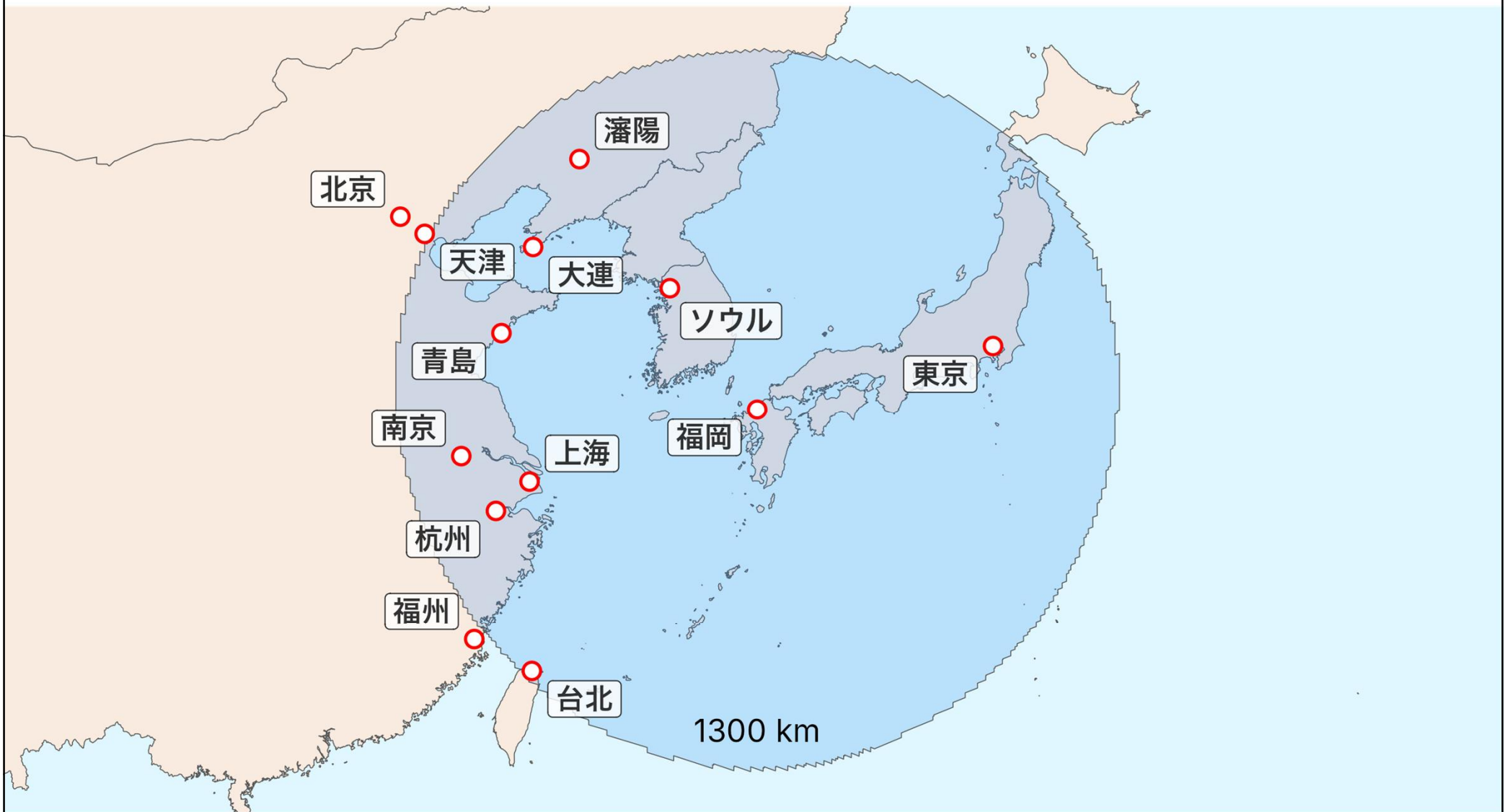
**1. 北部九州は、その地理的
ポテンシャルを生かしていない**

1. アジアから遠い東京



1300kmはおよそ片道3時間

2. 巨大都市のポテンシャルを持つ北部九州



3. 福岡はアジアのリーダー都市になれるか

- 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？

4. 東証プライム企業数（2025年6月時点）

	総数	全国比
全国	1,622	100.0%
東京都	920	56.7%
神奈川県	70	4.3%
愛知県	81	5.0%
大阪府	202	12.5%
京都府	31	1.9%
兵庫県	43	2.7%
福岡県	24	1.5%

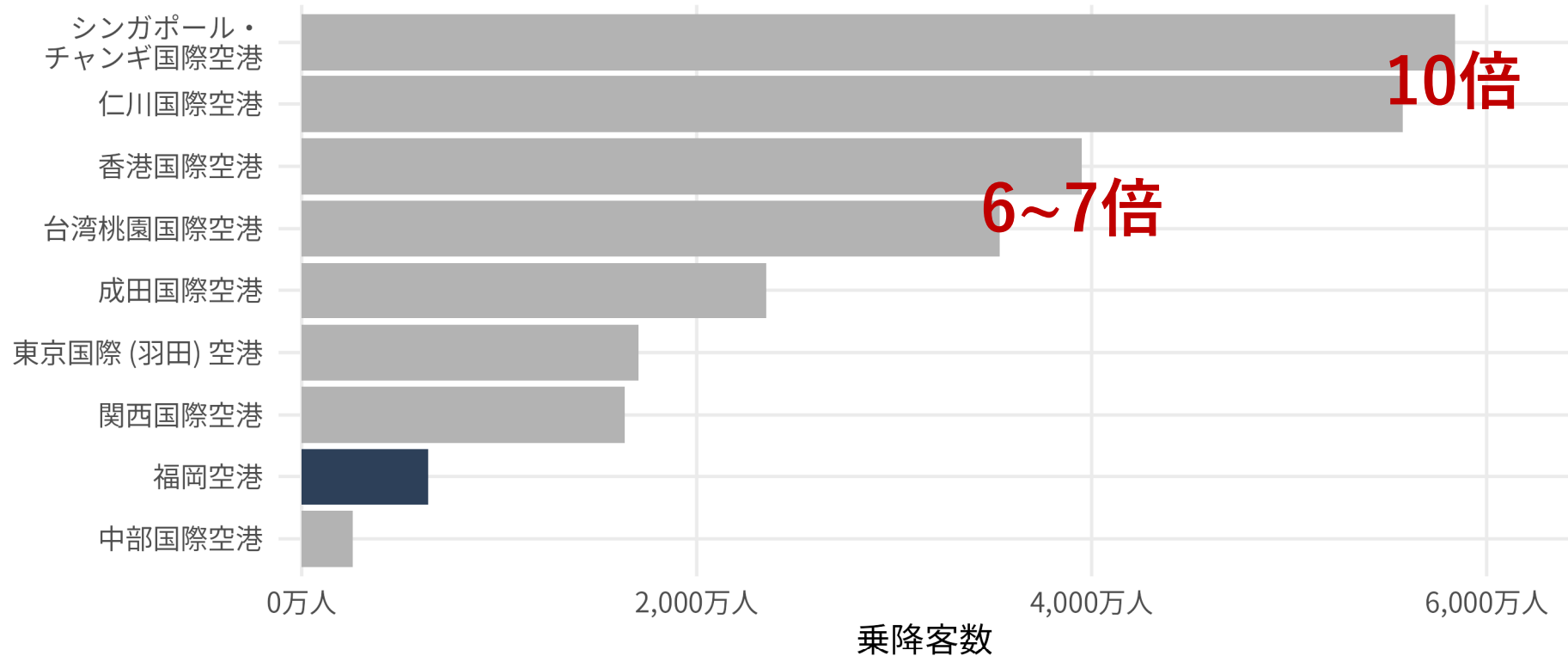
出所：日本取引所「東証上場会社情報サービス」

特に、情報・通信業で福岡県に本社があるのはゼンリンの1社のみ
（日本全体のプライム市場での情報・通信業銘柄のうち0.57%）

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

2023年



出所：日本国内の空港は、国土交通省「空港管理状況調書（令和5年）」に拠った。シンガポール・チャンギ国際空港および仁川国際空港は、Airport Council International, “Top 10 busiest airports in the world shift with the rise of international air travel demand”内のInternational Passengersの表に拠った。香港国際空港および台湾桃園国際空港は、各空港のウェブサイトで発表されている統計資料に拠った。

6. 福岡市は、アジアにおける地理的優位性を生かす規模になっていない。

福岡市が成長してきたのは、アジアにおける地理的優位性を発揮したためではない。実際、その**国際ビジネスは、人口規模に比して、格段に弱い。**

7. ポテンシャルを生かせない原因： 福岡空港は「3重の限界」に達している

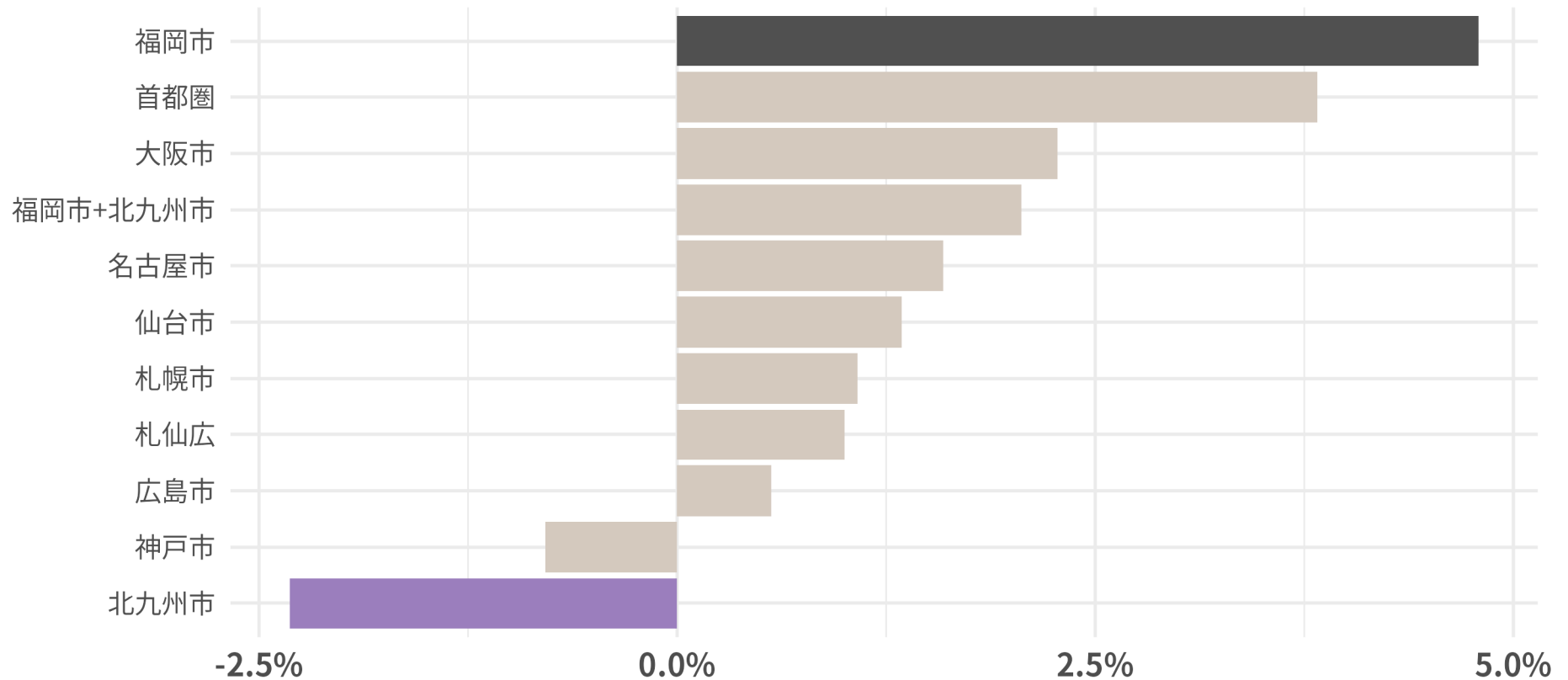
- ① この空港は**3000m滑走路を持たない**。
 - このため、欧米への直行便を基本的に飛ばせない。
- ② この空港は運用時間が原則**7時から22時に制限**されている。
 - このため、19時以降の国際便の接続に使えない。深夜・早朝便にも対応不可。
- ③ **発着回数は2012年に法定処理容量を超過**
 - 結果的に福岡空港では想定を越える遅延が発生。

**Ⅱ. にもかかわらず、なぜ
福岡市は急伸したのか？**

1. 福岡市の急伸

人口成長率

2015-2020

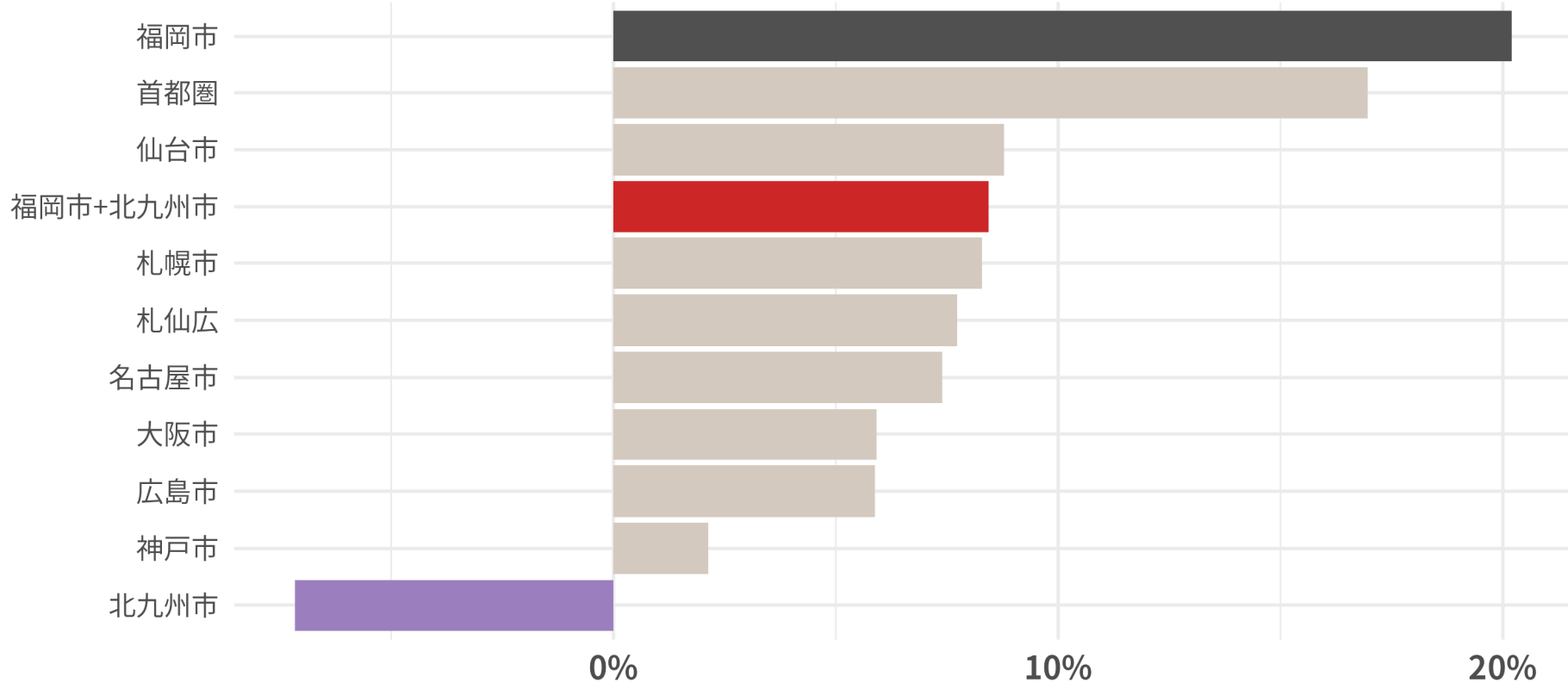


(出所) 大都市統計協議会「大都市比較統計年表／令和5年」より作成。なお、首都圏は、東京都区部、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市の合計である。

2. 福岡市急成長の大きな要因は北九州市の衰退

人口成長率

2000-2020

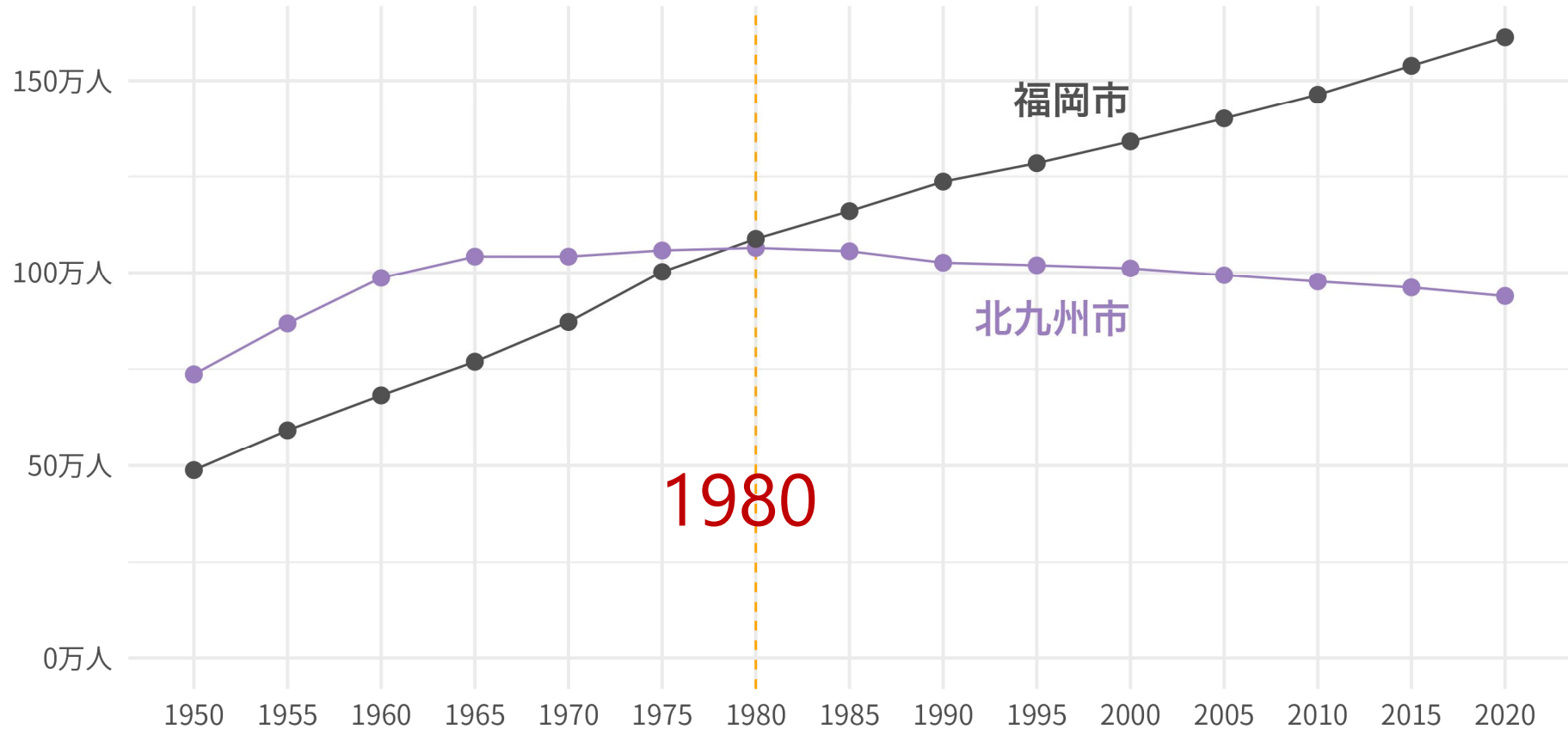


(出所) 大都市統計協議会「大都市比較統計年表／令和5年」より作成。なお、首都圏は、東京都区部、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市の合計である。

Ⅲ. 1970年に第三次産業の労働者数 で福岡市が北九州市を上回った理由

1. 1980年に福岡市が北九州市を超えた原因は？

人口の推移



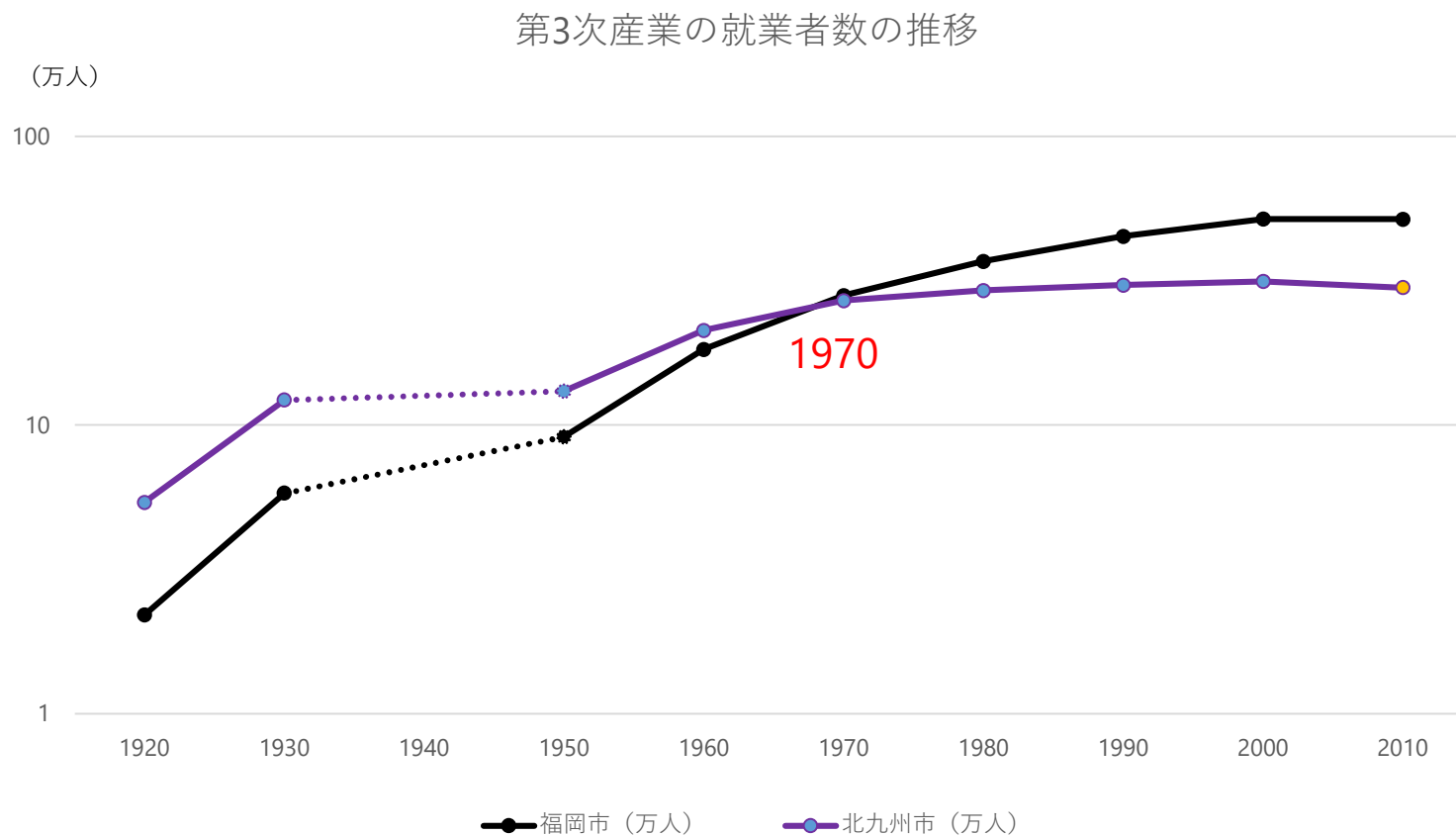
(出所) 大都市統計協議会「大都市比較統計年表／令和5年」より作成

2. 「鉄鋼産業の衰退」が 北九州市の衰退の原因だと考えられてきた

- しかしこの説は、福岡はその後に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。

3. 「第3次産業での優位の喪失」が北九州市の衰退の原因

1970年までは、北九州の第3次産業の就業者数は、福岡を上回っていた。



出所：国勢調査、北九州市は1950年と60年のデータは、小倉、門司、八幡、若松、戸畑の各市の合計を北九州市として採用した。1920年も、同様である。ただし、同年には戸畑は町であった。1940年のデータは現在のところ入手できていない。

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

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:

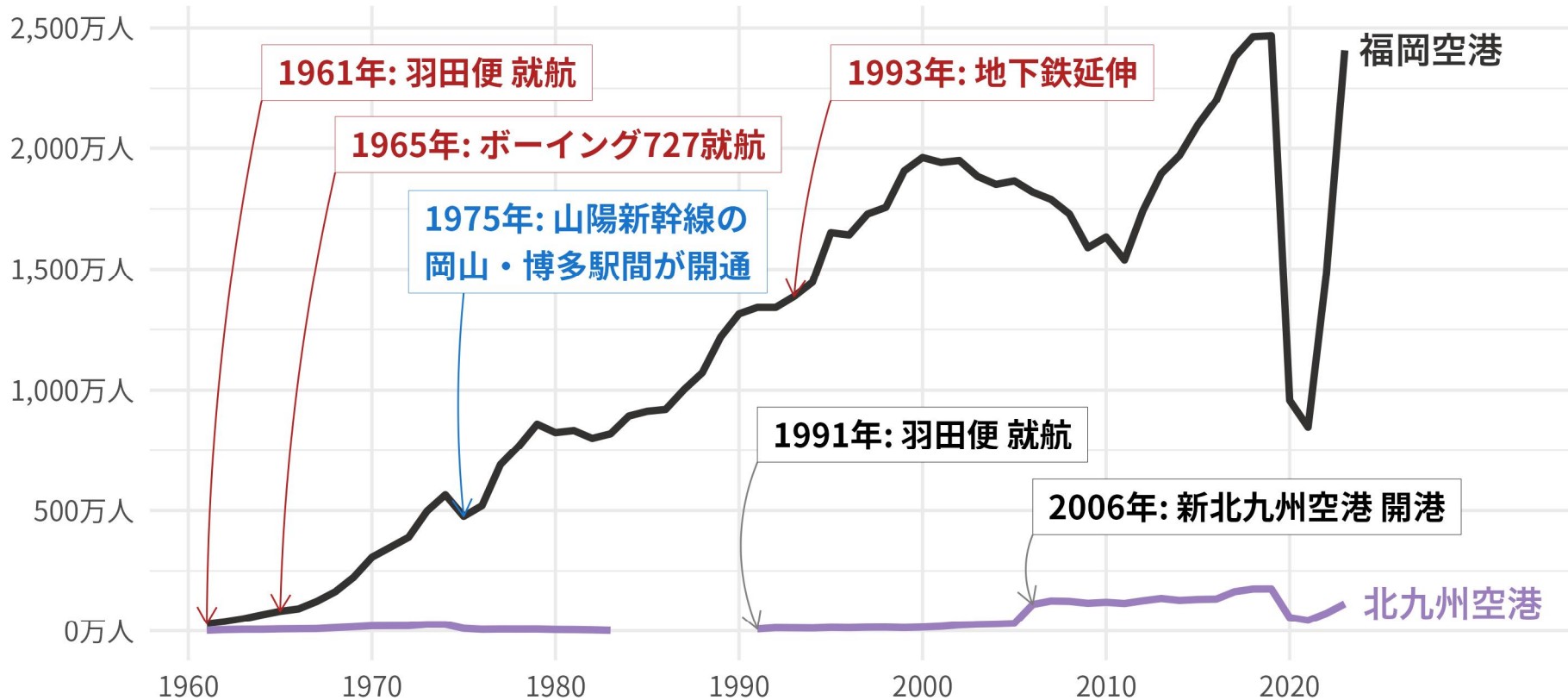
毎日新聞西部本社: 1922年……北九州に設置

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

5. 1961年に福岡＝羽田便が就航

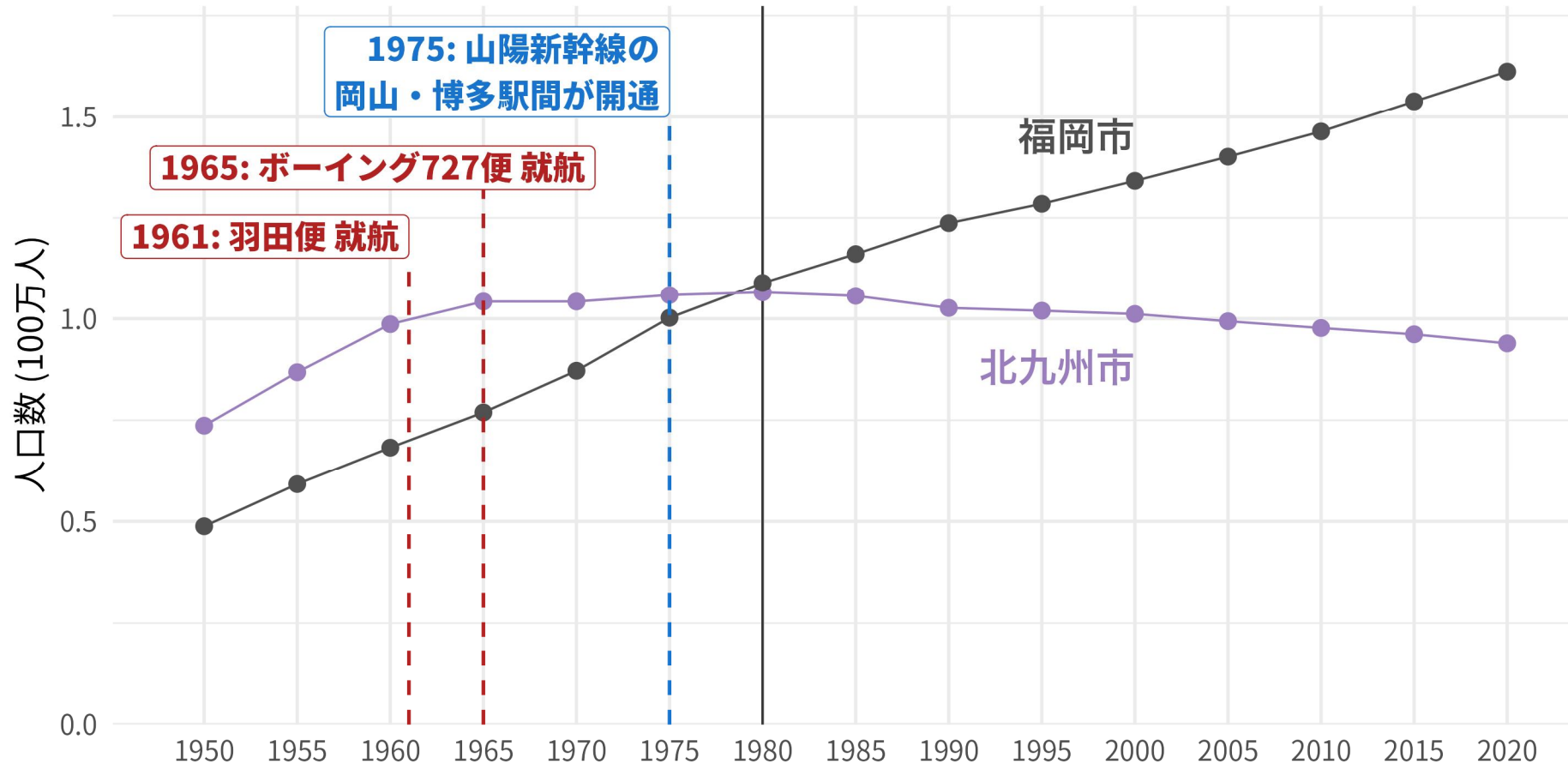
福岡空港・北九州空港における年間乗降客数の推移



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 (新幹線の延伸ではない) が福岡市を、九州へのゲートウェイ都市にした

人口の推移

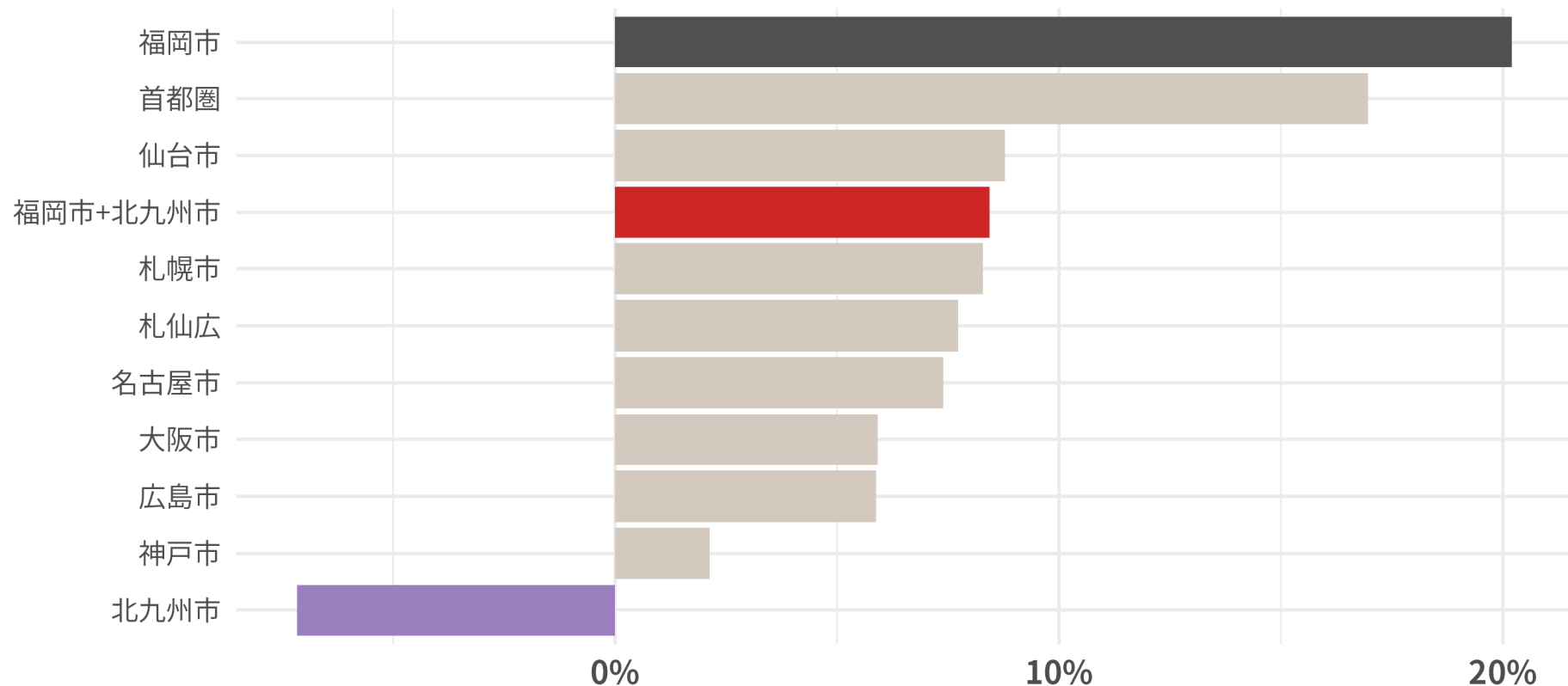


(出所) 大都市統計協議会「大都市比較統計年表／令和5年」より作成

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

人口成長率

2000-2020



(出所) 大都市統計協議会「大都市比較統計年表／令和5年」より作成。なお、首都圏は、東京都区部、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市の合計である。

8. 成長エンジンが、今や成長の壁に

- ・ 福岡市の成長の本質は、アジアへの地理的優位性ではなく、航空機時代の到来により北九州から第3次産業を取り込んだことにある。
- ・ その成長を長年支えてきた福岡空港が、現在は容量不足に直面。福岡市と北部九州の発展を阻む最大の課題となっている。

**IV. 3000m化した北九州空港が
「新・福岡空港」に生まれ変わる条件
—アクセスの改善—**

1.国際都市に相応しい「新」福岡空港の出現が、福岡市および北部九州の成長の壁を打ち破る。

条件を揃えた「新」福岡空港の出現が、北部九州のアジアにおける地理的優位性の活用を可能にし、その国際ビジネスを繁栄させる。

2. 壁を破る「新」福岡空港 の4条件

① 3000m滑走路

② 24時間空港

③ 予算と建設期間が過大でないこと

(玄界灘構想では交通機関を含めた総予算が1.5兆円、期間が20年)

④ 福岡市からのアクセスの良さ

福岡空港は、④以外のすべてを満たさない

北九州空港は、まもなく、④以外のすべてを満たす。

3. 小倉駅から空港までの新アクセス手段の比較

新アクセス手段	時間	費用	完成に要する期間
①アクセス新幹線	7分	1,200億円	10年
②アクセス在来線特急	11分	900億円	10年
③空港口駅	25分	15億円	2年

25分 = 12分 (JR) + 5分 (乗換) + 8分 (バス)

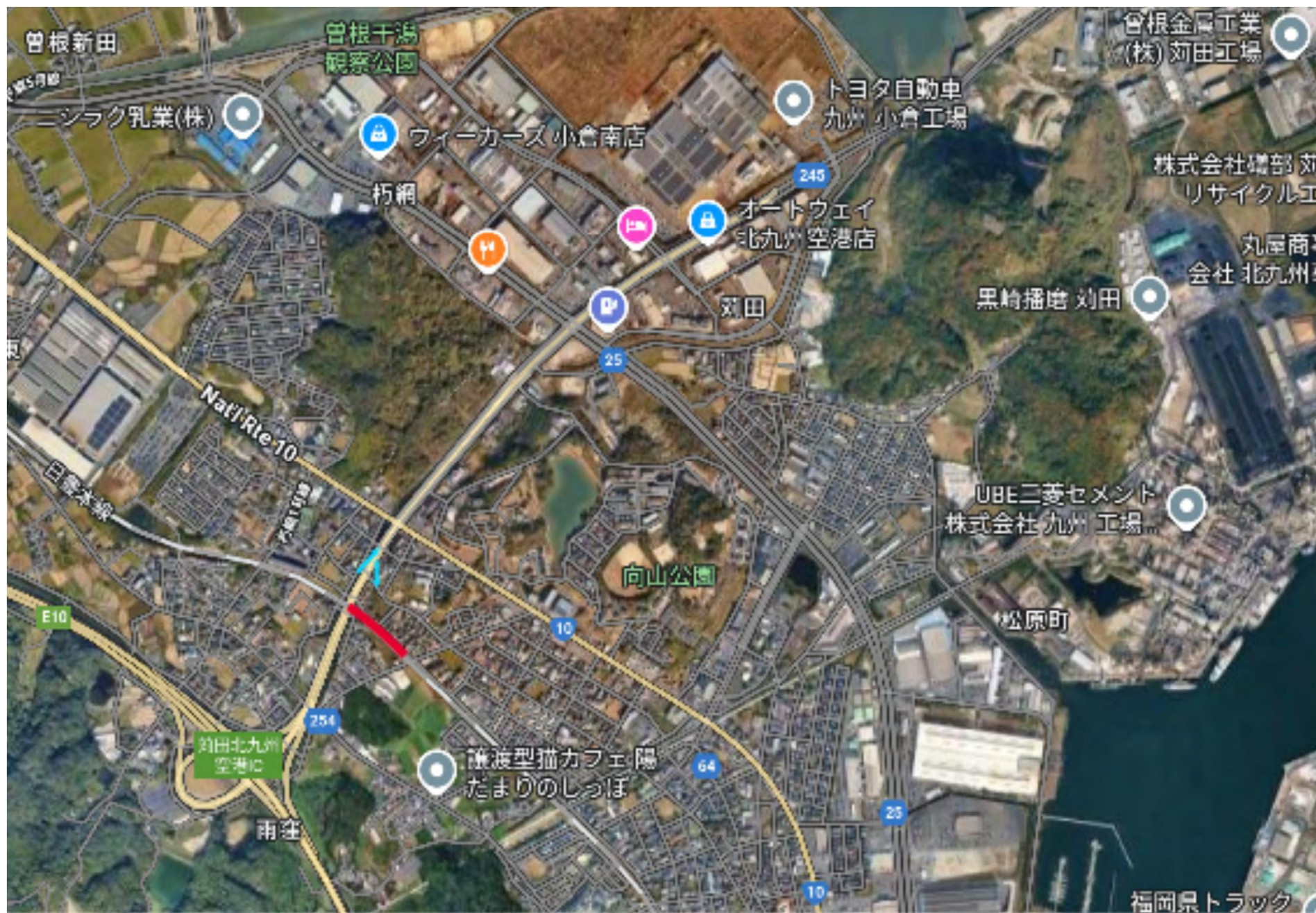
空港口駅は、苅田町に初の特急停車駅となる

「アクセス新線」の2つのルート





空港口新駅





4.博多駅から北九州空港へのアクセス時間

新アクセス手段	時間
---------	----

①アクセス新幹線	25分
----------	-----

②アクセス特急	31分 (新幹線 + 小倉駅で 特急に乗り換え)
---------	----------------------------------

③空港口駅	45分
-------	-----

=16分(新幹線) + 4分 (小倉駅内乗り換え)
+ 25分(空港口駅経由)

現在は**60分**

5 「新」福岡空港としての北九州空港と 現在の福岡空港との役割分担

- 福岡空港は、**ビジネス客**中心に
- アクセスを改善した北九州空港は、**LCC**や**遠距離海外便**に
- 両空港の役割分担は、着陸料の設定によって調整

6. 北九州空港のその他の役割

- 欧米便、インド・中東便
- 24時間空港（バンコク・ハノイ・羽田経由NY）
- 貨物便

7. 鶏か卵か—「最初の一歩」は、空港口駅

【1】 アクセス新線

アクセス新線は、新幹線でも在来線でも、2036年に開設すれば、初年度から、料金収入で償却費を賄える。それは、福岡空港の大量の積み残し客が北九州空港を利用するからだ。

しかしアクセスが改善されるまでは、乗客は来ない。乗客が大幅に不足していれば、投資はなされない。鉄道投資をすべきか否かに関しては、**鶏が先か卵が先かの問題**が発生。

【2】 **空港口駅** の新設によって**まず乗客を増やし**、それによって、鉄道投資への環境を整えるべき。

V.

**まず「空港口駅」を
— 圧倒的な費用対効果 —**

1. 北九州・博多・黒崎から空港まで「大幅に短縮」

出発駅	現在	新駅完成後
小倉	35分	25分
博多 (新幹線経由)	60分	45分
黒崎	55分 (直行バス)	37分 (ソニック直行)

例：小倉駅→北九州空港

25分 = 12分 (JR) + 5分 (乗換) + 8分 (バス)

2. 周辺駅への特急直通化

起点

空港利用者増大の原因

①赤間・折尾・(黒崎)

小倉駅での乗り換え不要。

②大分方面

行橋での乗り換え不要。

3. 空港バスは、日豊線全列車と接続

⇒ 「本数が多く、必ず乗れる」 空港アクセスが実現

新駅開設後は、現在のバス乗務員数の下で、

(1) 空港バスの運行頻度は小倉駅比 **約4倍**

(2) 苅田町を通る日豊線の普通・特急の**全列車と**

接続可能

なぜなら、

- ① 空港から鉄道へのバスアクセス時間は、33分から8分へ、すなわち1/4に、短縮される。
- ② 現在、小倉駅発の直通バスは、1時間あたり1～2本の運行
日豊線には、1時間あたり片道計5本(うち特急2本)が通過

4. 運転手不足リスクを、構造的に解消

【慢性的運転手不足】

- (1) 現状では、運転手不足のため、小倉からの空港バス**増便は困難**。
⇒ バス全面依存は続けられない。
- (2) 新駅開設後は、鉄道＋短距離バスで少人数運転手による運用

【ダイバート時】

- (1) 現状では、ダイバート（福岡空港の門限時間による北九州空港への方向変更）時は、臨時バスを**複数台**手配
- (2) 新駅開設後は、臨時バス**1台**のピストン運転で可能

5. アクセスの改善は新規就航と増便をもたらす

博多・別府など周辺地域各地点へのアクセスの良さは、
個人旅行客に航空会社を利用してもらうためには、絶対条件

⇒ **航空会社が新規就航地を決定する重要な判断材料**

アクセスが改善されれば、各航空会社は以下の空港からの就航が可能になる。

- **国内線 (SFJ)** 中部 (セントレア)、仙台、新千歳、那覇、松山
- **海外線 (海外航空会社)** 韓国 (プサン)、香港、中国 (上海、成都、煙台など)
- **その他の24時間空港** バンコク、シンガポール、インド、中東など

6. 空港アクセスにおけるレベル4自動運転 の先進的な社会実装

新駅～空港間は、直線的で信号のない稀有なルート

⇒ レベル4自動運転の社会実装が可能

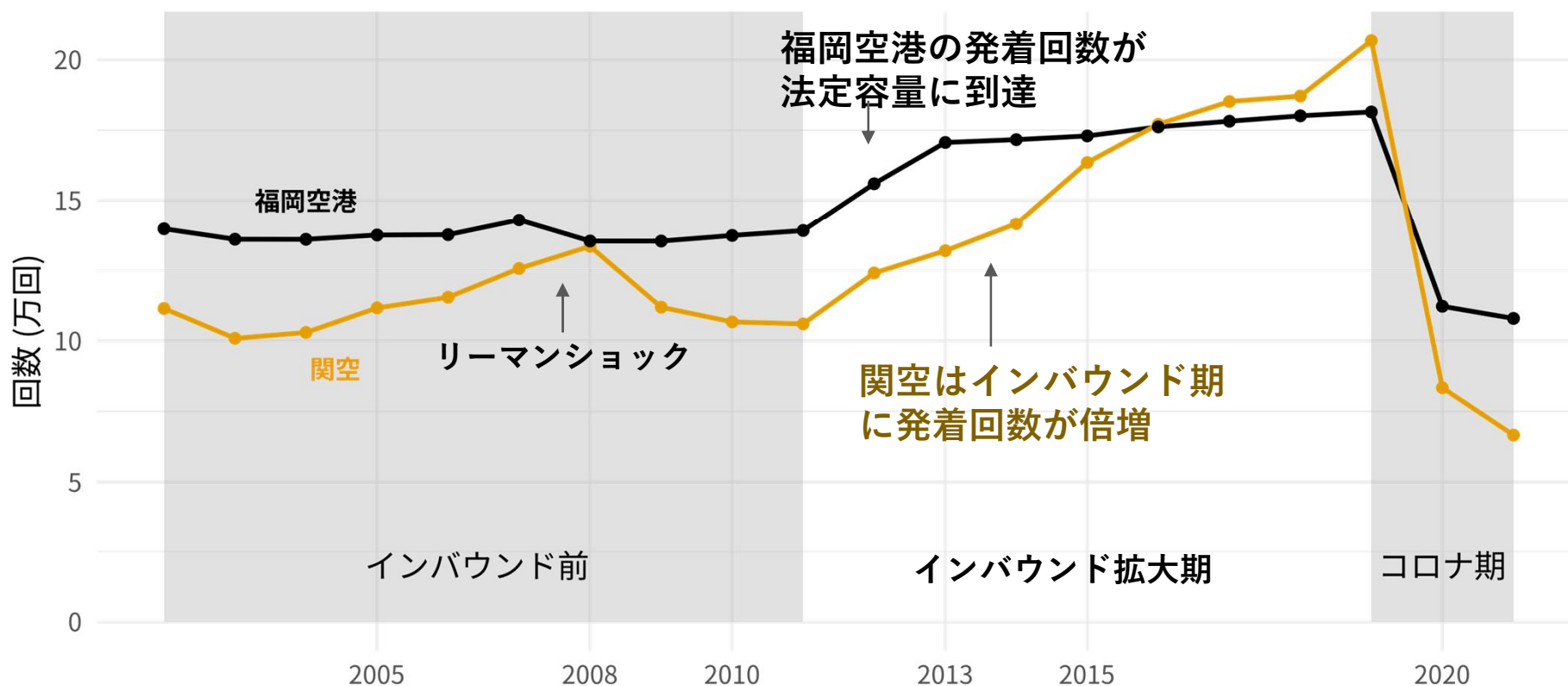
意義：

- ①レベル4の自動運転で全国に先駆けること
- ②空港アクセスが直面する運転手不足への恒久的対策

VI 福岡空港から溢れる乗客による初年度の料金収入で、新駅の建設費は賄える

1. インバウンド拡大期2013年までの発着回数の平均年当たり増加量は 関空も福岡空港もほぼ同量。しかし、2014年以降、福岡空港は容量制 約が効いて低迷するが、関空は同じペースで続伸。

発着回数（国内・国際線計）の実績値推移



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。

2011 - 13年に、福岡は年平均**178万人増**、関空は年平均**213万人増**
2011 - 19年に、関空は年平均**230万人増**

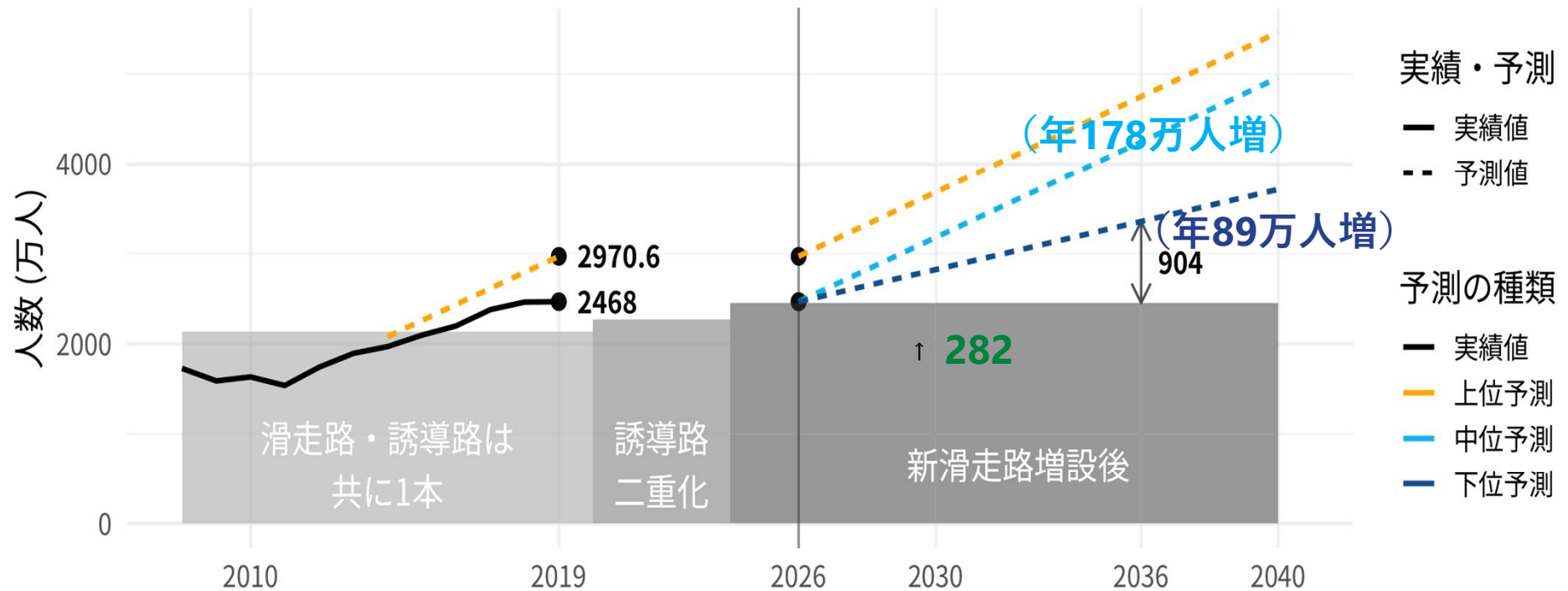
2. 福岡空港の発着回数の容量超過

- **2012年** 単一滑走路の法定容量である14.5万回を超過。
2024年 2025年の第二滑走路完成後の法定容量である18.8万回をすでに超過。
- 結果的に福岡空港では想定を越える**遅延**が発生。

3. 福岡空港からあふれる乗降客数の予測

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。

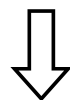
「中位予測」は、「容量制約解消後トレンド予測」に、コロナ禍の空白期を設けた予測である。

「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。

コロナ禍後の2026年の発着回数を18.1万回と想定（最新の確定数値は2024年 18.9万回）

4. 空港口駅の福岡からの利用者数に関する想定

- ① 「福岡空港から溢れる乗降客数」 (2029年ならば**282万人**)のうち6割が北九州空港を利用。
- ② その半分が、鉄道によって空港に移動。



「福岡空港から溢れる乗降客数」の3割 (2029年ならば**84.5万人**)
が、最終的には、**空港口駅を經由して北九州空港を利用する。**

- ③ その半分が、ソニックを使い、残りは新幹線

5. 需要予測

	2029年*	2036年
福岡空港から溢れる乗降客数 (スライド47より)	282 万人	904.2万人
北九州空港口新駅の 博多発利用者数 /年	84.5 万人 (= 281.7 * 3/10)	271.0万人 (= 904.2 * 3/10)
/日	2,315人	7,425人

6. 「空港口駅」の建設費**15億円**を、1年で回収できる

- 2029年の空港口駅の**利用者数**想定: **84.5万人** (スライド48より)
- この利用者数から得られる**料金収入**は**14.9億円**
 - 博多=小倉間 …… 8.1億円 (= **84.5万人** × 1/2 × 1,910円)
 - 小倉=空港口間 …… 6.8億円 (= **84.5万人** × 800円)(博多=小倉間では、半分が新幹線を使うが、その料金収入は入
れていない)

7. 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

まとめ

北部九州が
グローバル都市圏へ飛躍

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。

2. 「新福岡空港」が福岡市の発展の壁を打ち砕く

将来的にアクセス新線により、博多駅から北九州空港に25分で行けるようになれば、福岡市は次の特徴を持つ「**新福岡空港**」を得る。

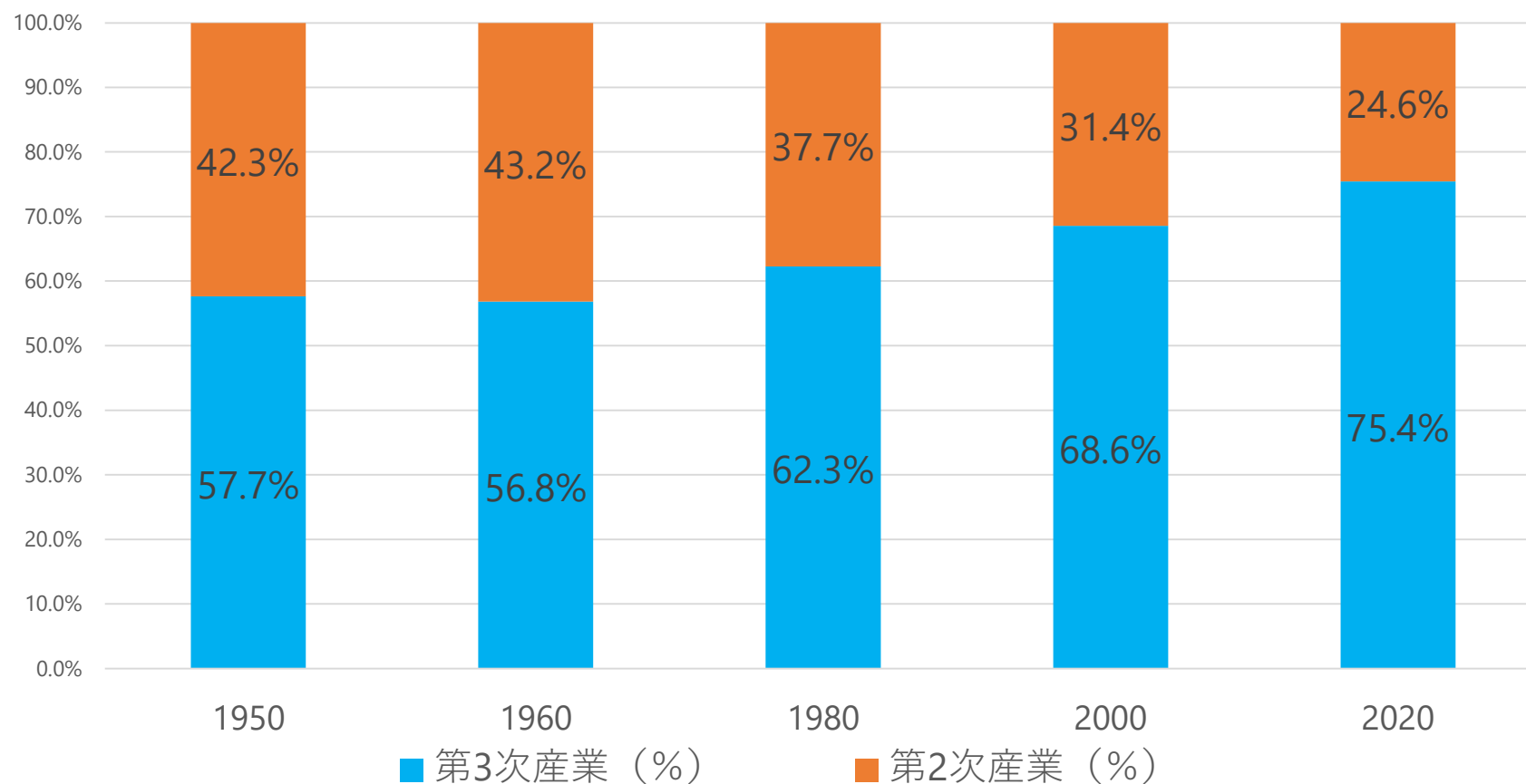
1. 3,000メートル滑走路を備えることになる、24時間空港
2. 風・波の影響が少なく、冬の閉鎖可能性が少ない
3. 将来的に複数の滑走路を増設できる可能性がある

3. 北部九州は、アジア有数の巨大都市圏になれる

- アクセス改善により、福岡市・北九州市がともに成長し、アジア有数の巨大都市圏としてのポテンシャルが実現する
- 北九州市が商社・金融・メディア等の第3次産業でアジアの拠点都市の一角を担う。苅田・行橋・豊前など周辺市町も北九州の機能を活用して急成長する
- 北九州空港の拡充が貨物輸送の増大をもたらし、周辺地域の輸送基地化・工業団地化が進む

4. 先進国の発展産業は第三次産業である。

2次産業と3次産業の就業者比率



出典：国立社会保障・人口問題研究所『人口統計資料集（2023年改訂版）』
<https://www.ipss.go.jp/syoushika/tohkei/Data/Popular2023RE/T08-07.htm>

5. 北九州空港へのアクセス改善の優先順位

費用が低いものから順番に、最終的にはすべてを。

1. **空港口駅** 低費用・低建設期間 3,000m化の即効的受け皿。
2. **特急ソニックの空港までの延長** 低費用。空港アクセスへのレジリアンスを早急に強化。
3. **アクセス新幹線** 成田空港も成田エクスプレスだけでなく京成電鉄も接続し、羽田には、モノレールと京急電鉄が接続
在来線と並存可
4. **東九州新幹線** 上記のアクセス強化の結果、空港の成長が東九州諸都市にもたらすインバウンド客の増大や工業需要の増大が東九州新幹線採算性向上の基盤を形成。

付論. 東九州新幹線と 北九州空港アクセス鉄道

1. 新幹線の整備計画決定から開業までには38～49年

区分	ルート	主な時点	開業までの期間
九州新幹線 鹿児島ルート	博多―鹿児島中央	1973年 整備計画決定 2004年 新八代―鹿児島中央 部分開業 2011年 博多―新八代 全線開業	全線開業38年
九州新幹線 西九州ルート	武雄温泉―長崎	1973年 整備計画決定 1998年 武雄温泉―諫早 着工認可 2008年 諫早―長崎 着工認可 2022年 武雄温泉―長崎 開業	部分開業49年
東九州新幹線	小倉―大分―宮崎	現時点では整備計画さえ、決定されていない。	見通し未定

それに対して、北九州空港アクセス鉄道は、10年で実現可能。

2.東九州側は、人口・駅利用規模が西九州側より低い。

人口

西九州	鹿児島市 58万人	熊本市 75万人	福岡市 167万人
東九州	宮崎市 39万人	大分市 47万人	北九州市 91万人

乗降客数

西九州	鹿児島中央駅 4万人強	熊本駅 3万人強	博多駅 25万人前後
東九州	宮崎駅 1万人台前半	大分駅 3万人強	小倉駅 6万人強

3. 東九州側は、西九州側より、駅間距離が長い

西九州	鹿児島中央－熊本 170.5 km	熊本－博多 118.4 km	西合計 288.9 km
東九州	宮崎－大分 207.0 km	大分－小倉 132.9 km	東合計 339.9 km

4. 北九州空港アクセス改善の先行は、東九州新幹線の実現性を高める。

東九州新幹線の条件はそろっていないので、状況改善が必要。

北九州空港アクセス改善の先行は、インバウンド客や工業需要の増大を通じて東九州側沿線都市に繁栄をもたらし、東九州新幹線の実現性を高める。

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.
- 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