

## 全国から見た北九州市

八田達夫

国際東アジア研究センター 所長

### 第一部 大都市の成長と衰退

#### I 都市と産業の衰退

- A. 多極集中化（図1）
- B. 全国では製造業労働人口比率は減少（図2）

#### II 北九州 VS 福岡（図3）

1895年（明治28年）

東海道本線と山陽本線との直通運転が開始される。  
新橋駅から広島駅までが連絡可能に。

1901年（明治34年）

2月……八幡製鉄所が開業  
5月……山陽本線が馬関（現在の下関）まで延伸

1942年（昭和17年）

関門海峡が開通、下関-門司間が山陽本線に組入れ。  
東京駅から門司駅までが連絡可能に。

#### III すべての工業都市は衰退したのか。

- A. 川崎および広島との人口推移比較（図4）
- B. 産業別労働人口の推移
  - ① 北九州（図5）
  - ② 他の工業都市との比較（図6）
  - ③ 北九州・川崎・広島・福岡における産業別雇用  
1960年（図7）  
2010年（図8）

## 第二部 空港と北九州

### IV 100万超都市の盛衰と空港

- A. 多極集中化（図 10）
- B. 大阪
- C. 北九州市 vs 福岡市（図 11）

### V 北九州空港の発展可能性

- A. 福岡空港の頭打ち
- B. 深夜・早朝における福岡空港の補完
- C. 東九州自動車道の完成
- D. 24時間空港が持つポテンシャル
  - ① LCC と 24 時間空港
  - ② 大手貨物の航空便の招聘
- E. 3,000mへの延伸
- F. 新幹線
- G. Outlet と観光（中国人は京都より富士山・北海道）

### VI 北九州空港の本格的発展の起爆装置

- A. 福岡向け深夜バス
- B. 長野と空港間の高架化（図 13）
- C. 観光強化

## 第三部 都心集積化政策

### VII 大都市の存在意義（東京と大阪）

- A. Face-to-face Communication
- B. 規模の経済

- C. エネルギーの節約
- D. 地産地消

## VIII 都心分散策の失敗

- A. 容積率規制
- B. 都心分散（池袋・幕張・みなとみらい）
- C. 都心交通施設の不足（踏切・立体交差、環状道路・都市計画道路）
- D. 羽田の使用制限

## 第四部 都市経済学から見た北九州の成長戦略

### IX 低成長の原因と成長戦略

- A. 既得権者による参入制限

経済成長がある程度進んだ段階では、既得権集団は、様々な口実をつくり、政治家を使って、参入規制を法制化する。これは、新陳代謝を阻害し、成長を止める。

- B. 成長戦略は「痛みを伴う改革」

例えば...

- 開港十年で国内の綿花生産は消滅し、全量輸入するようになった。
- 戦後、巨大な雇用を生んでいた石炭産業は1960年代初頭の原油の輸入自由化とともにほぼ消え、それとともに高度成長が引き起こされた。

### X 東京と大阪から何を学ぶか

- A. 空港の重要性
- B. 都心集中の重要性
- C. 観光の目玉づくり

図1 全国主要都市における人口増減数（単位：万人）  
1965～2010年

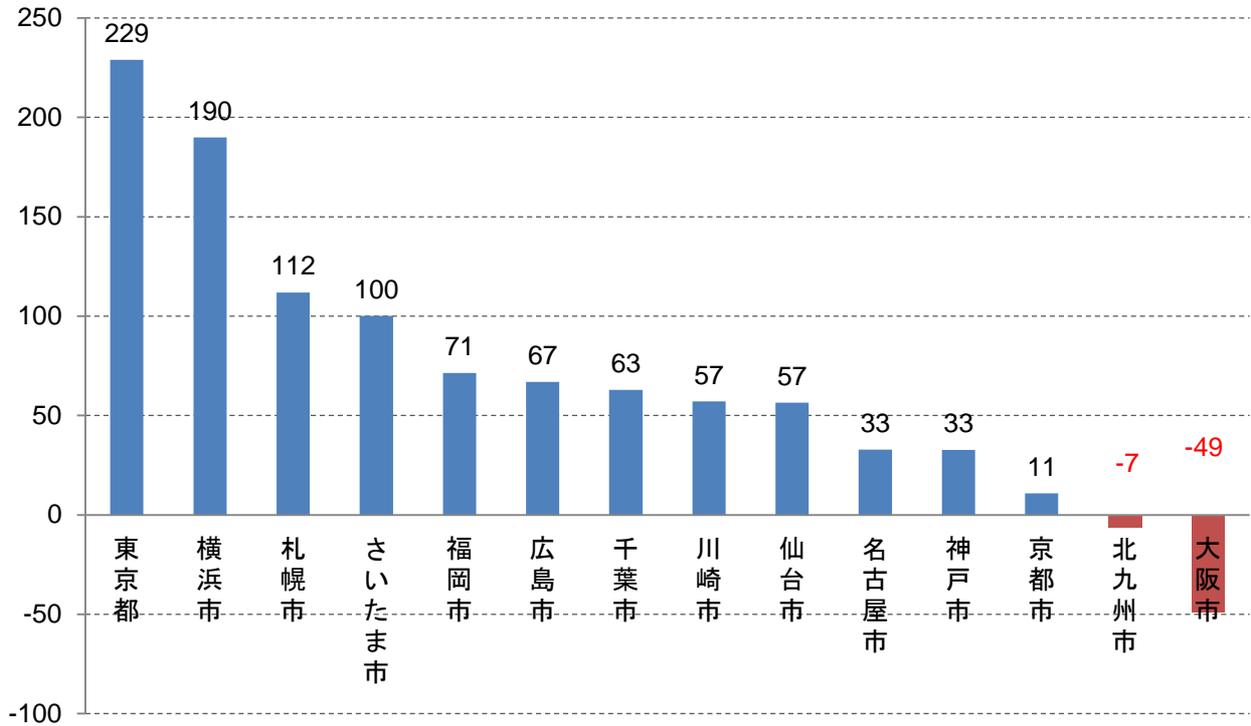


図2 北九州と福岡市の人口推移 | 1920年～2010年

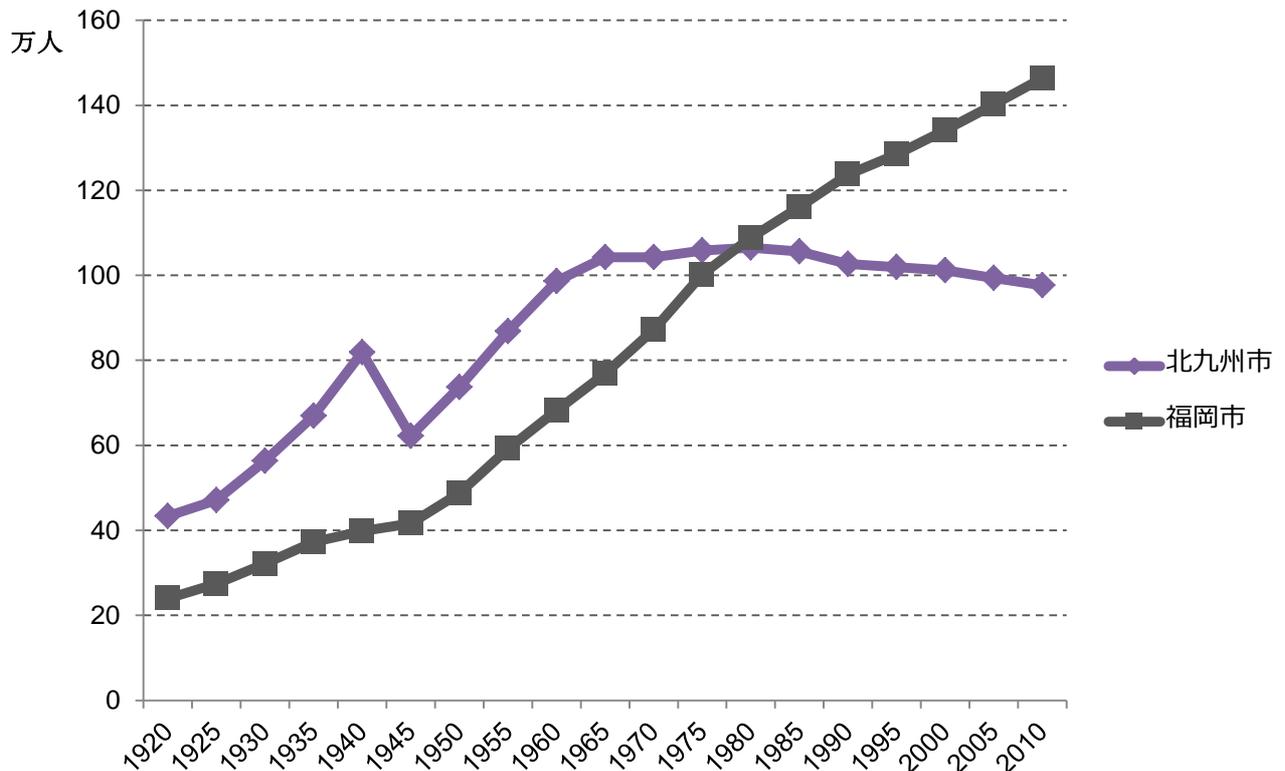


図3 全国における産業別労働人口 | 1953年～2013年

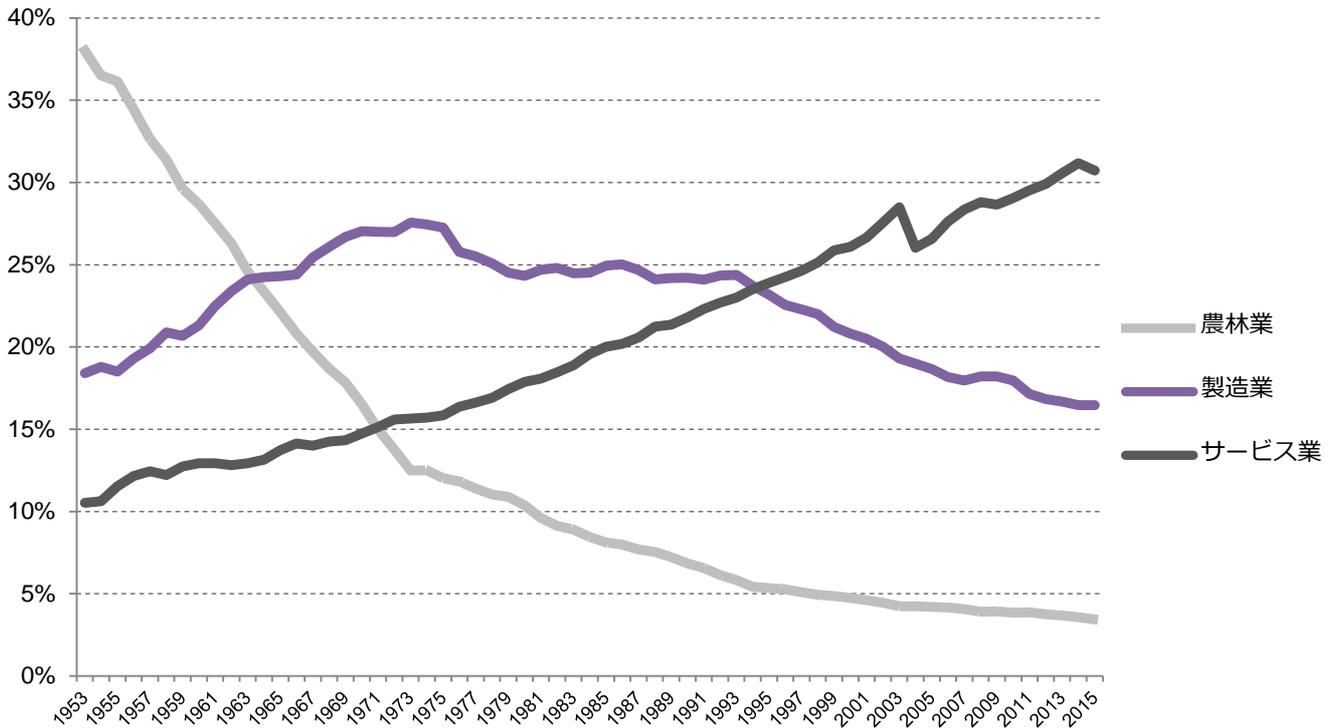


図4 北九州市・川崎市・広島市の人口推移  
1955～2010年

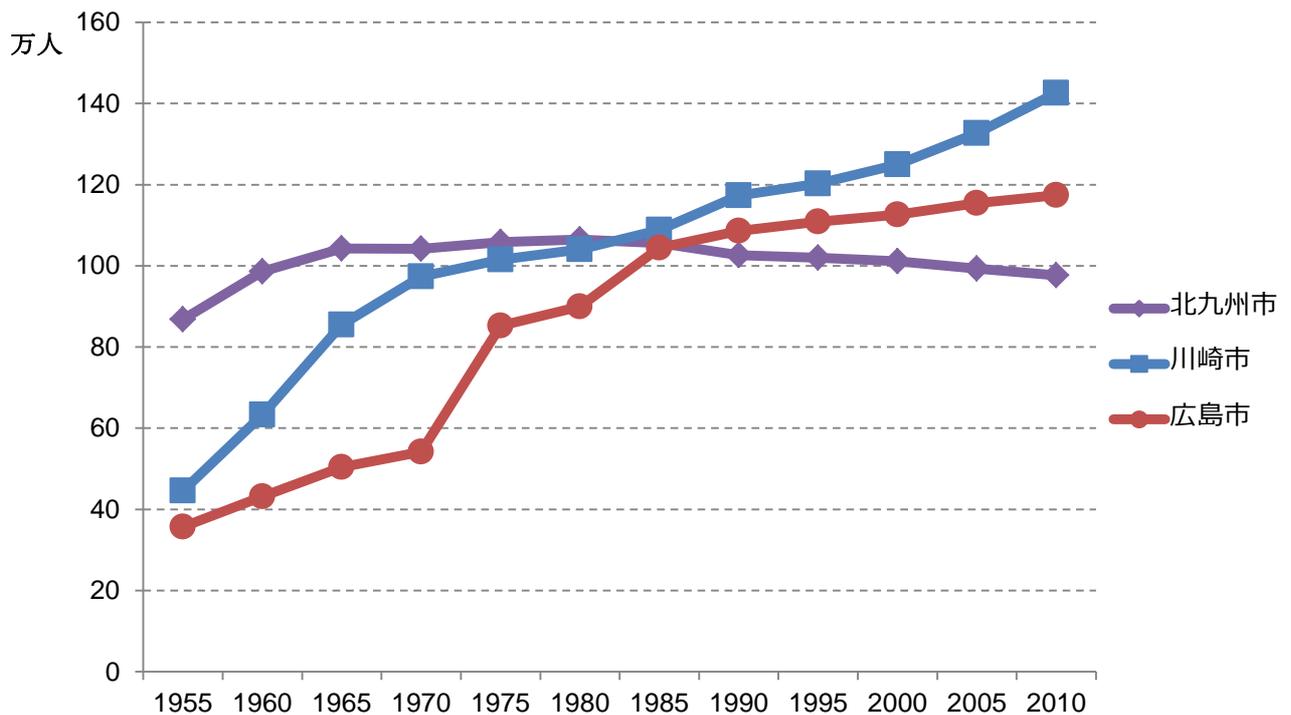


図5 産業別労働人口推移 | 北九州市 1960・2010年

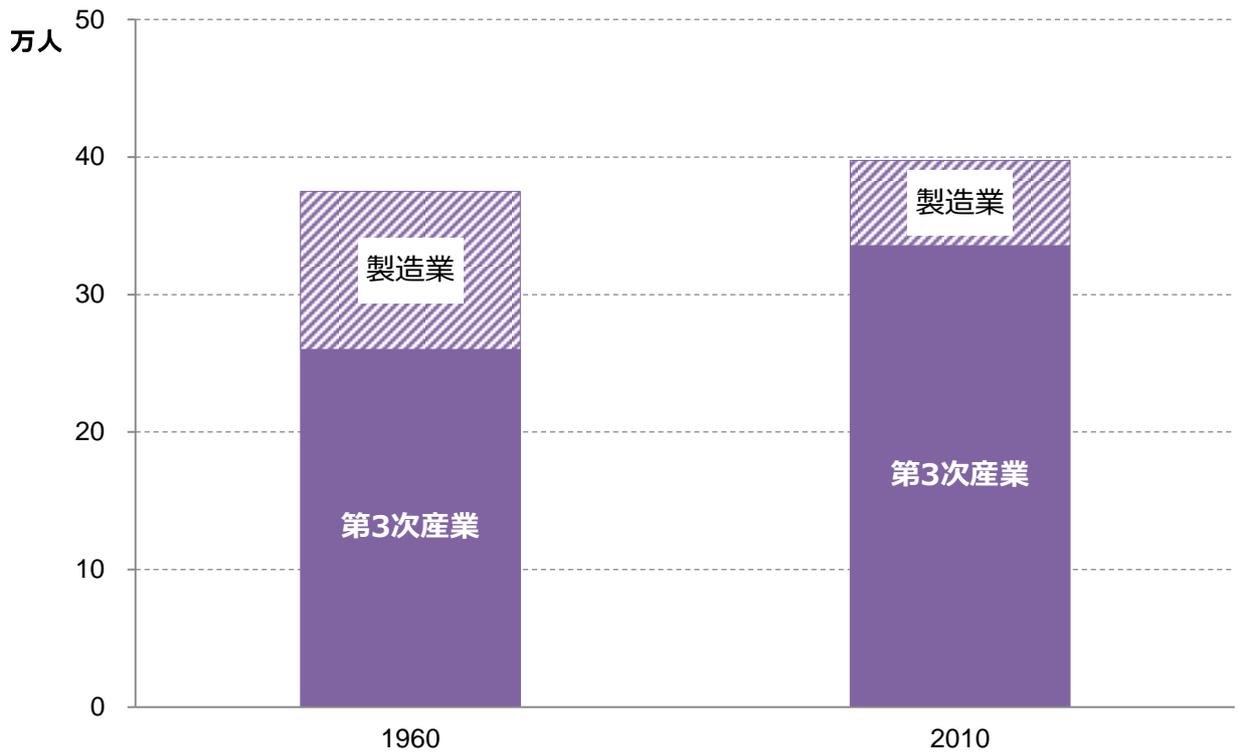


図6 北九州市・川崎市・広島市の産業別労働人口推移  
1960・2010年

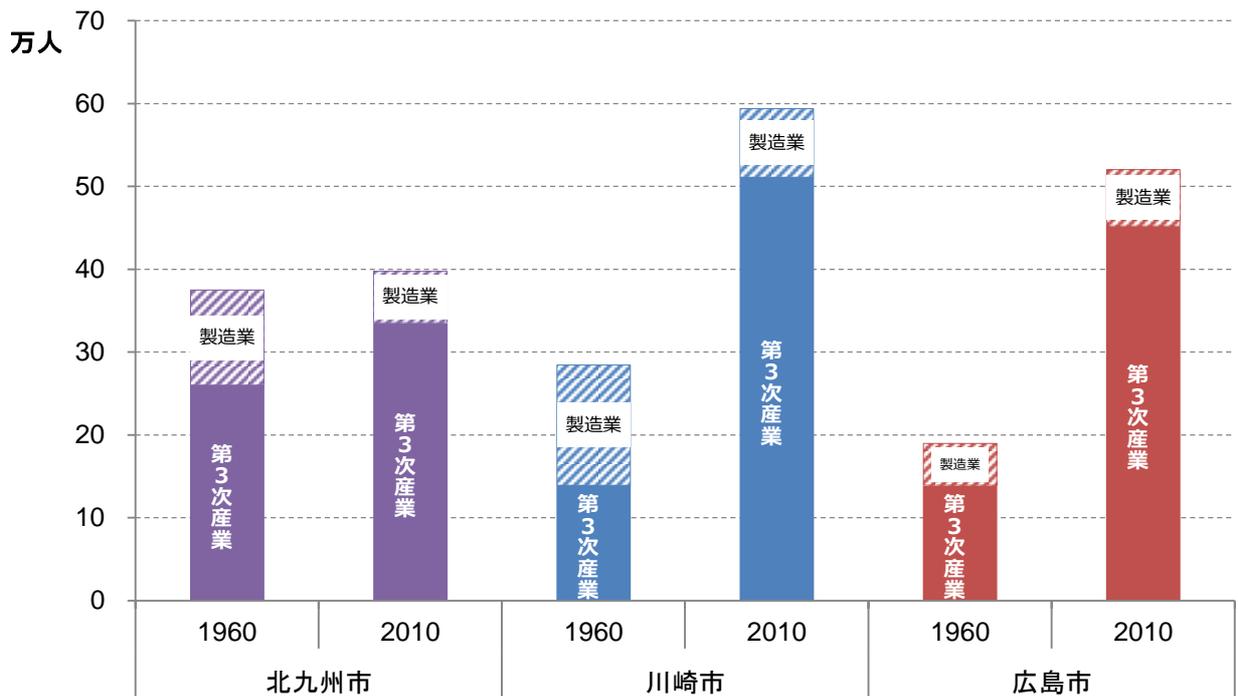


図7 製造業と第3次産業との比較 | 1960年

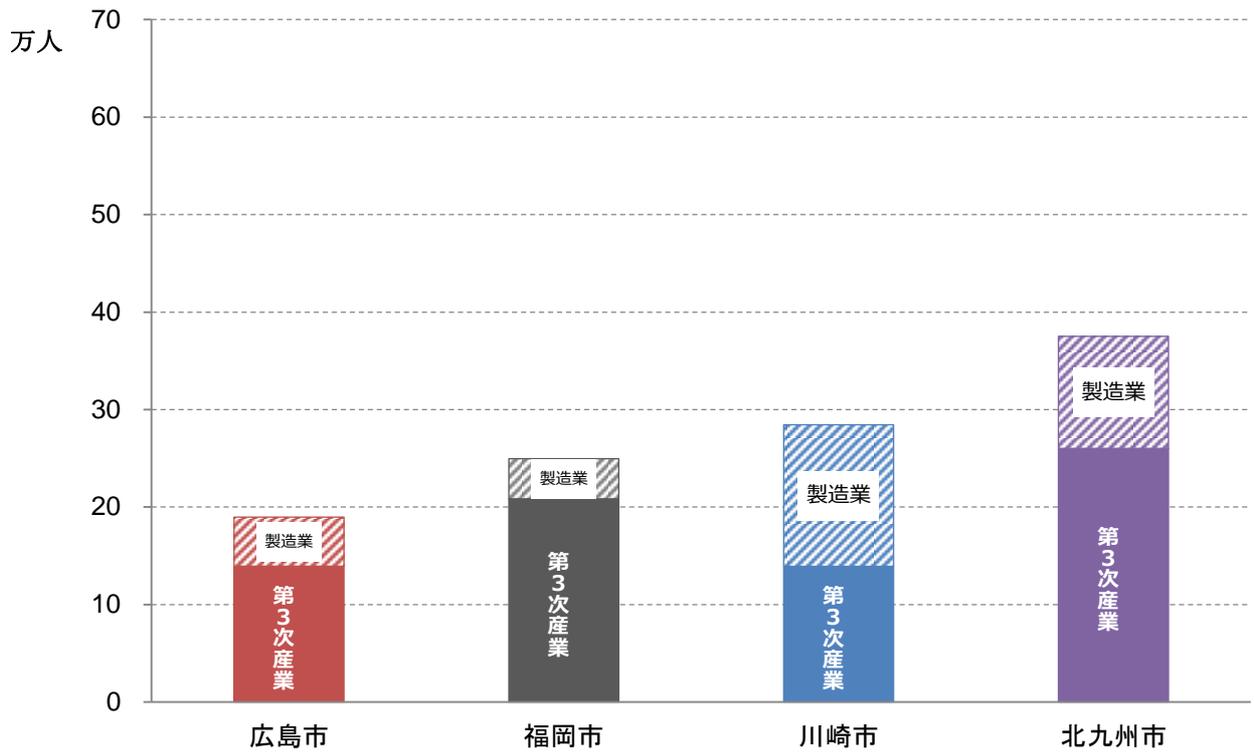


図8 製造業と第3次産業との比較 | 2010年

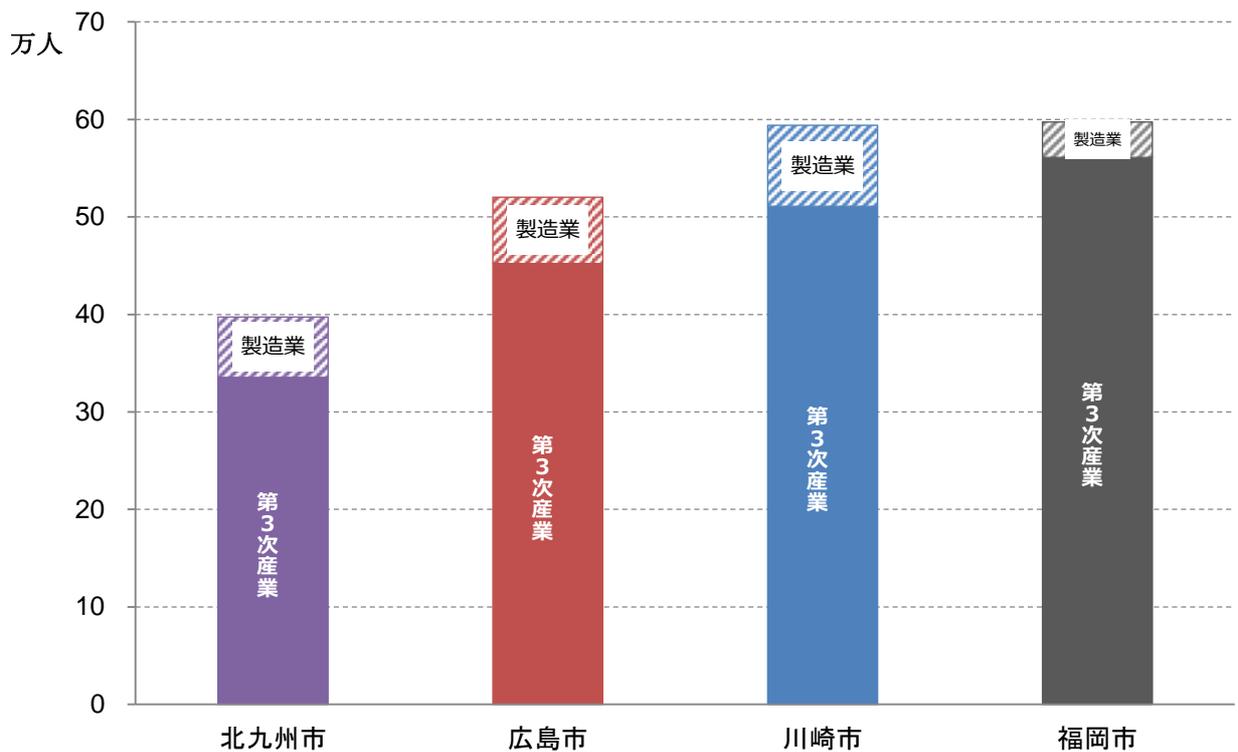


図9 年代別人口構成比 | 2010年

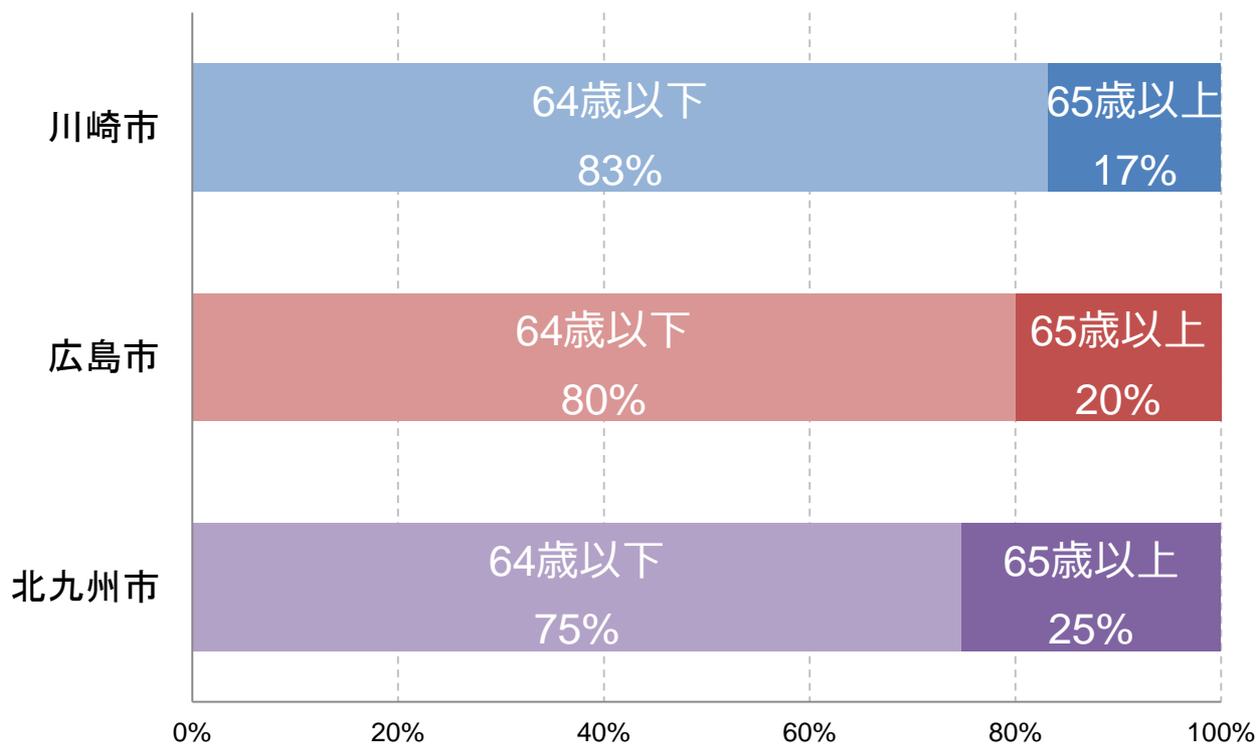


図10 全国主要都市における人口増減数 (単位: 万人)  
1965~2010年

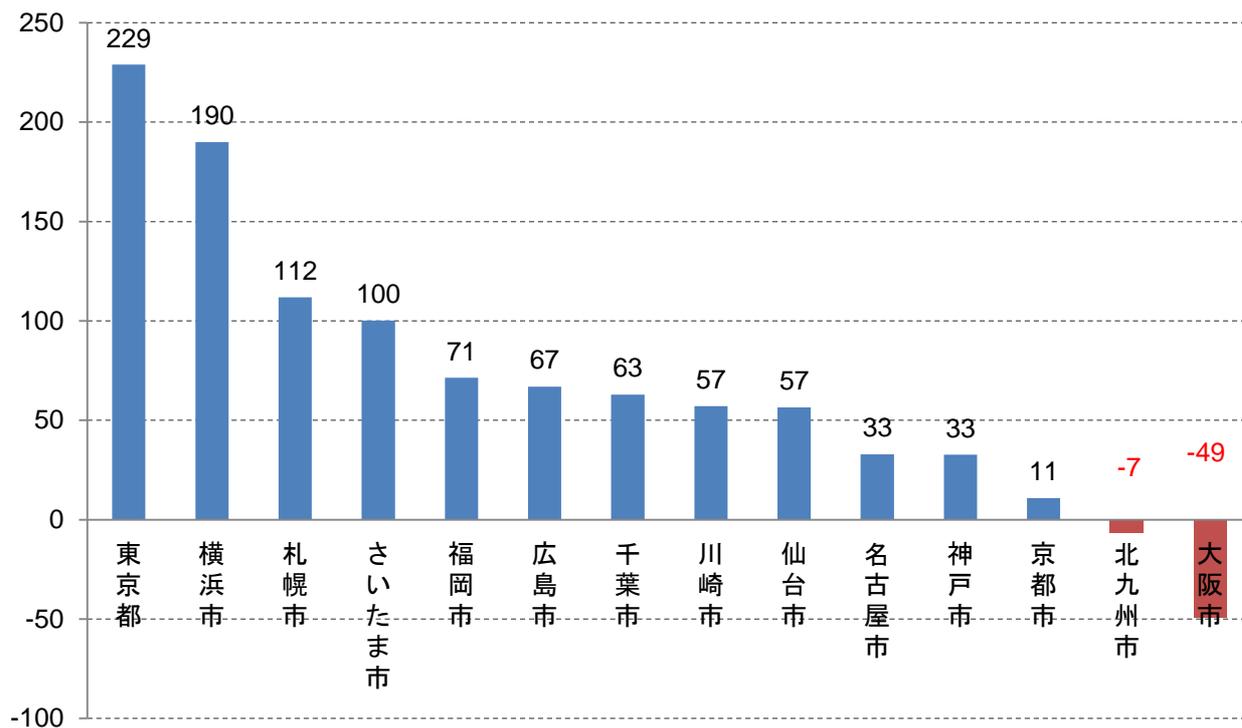


図11 北九州空港・福岡空港 | 乗降客総数

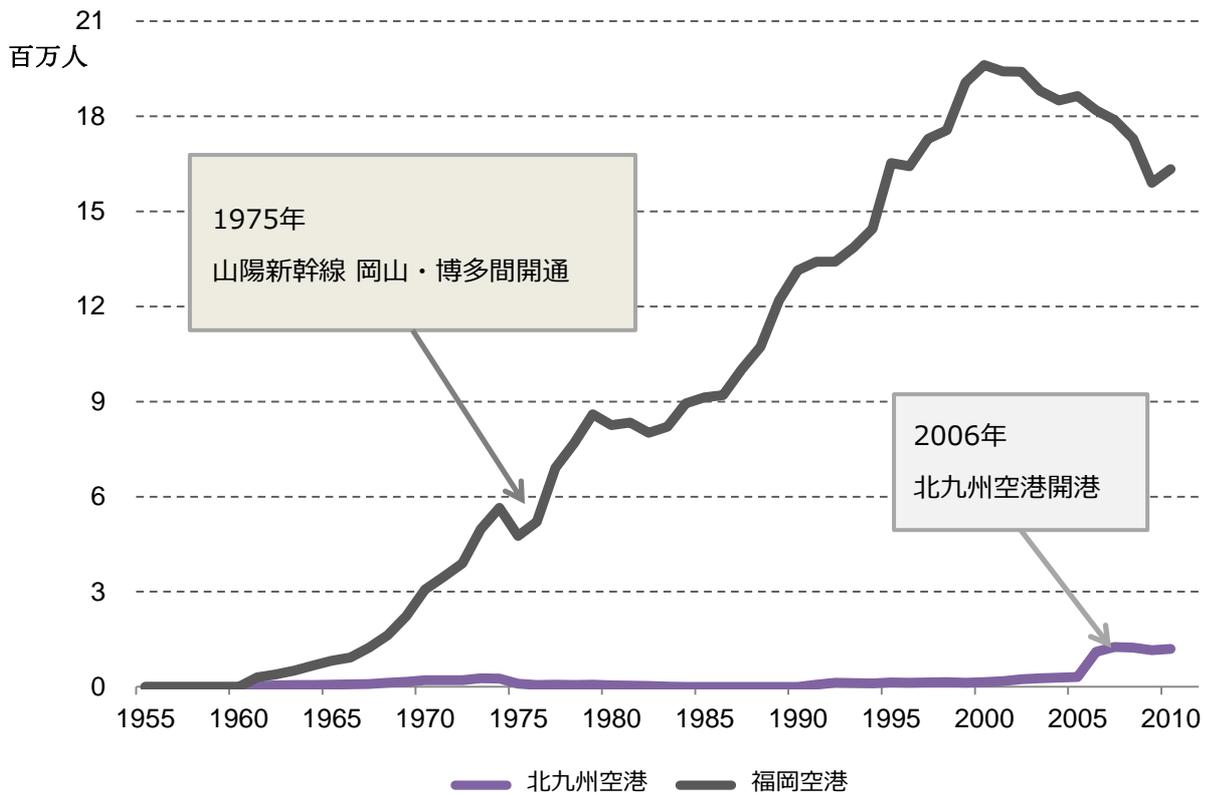
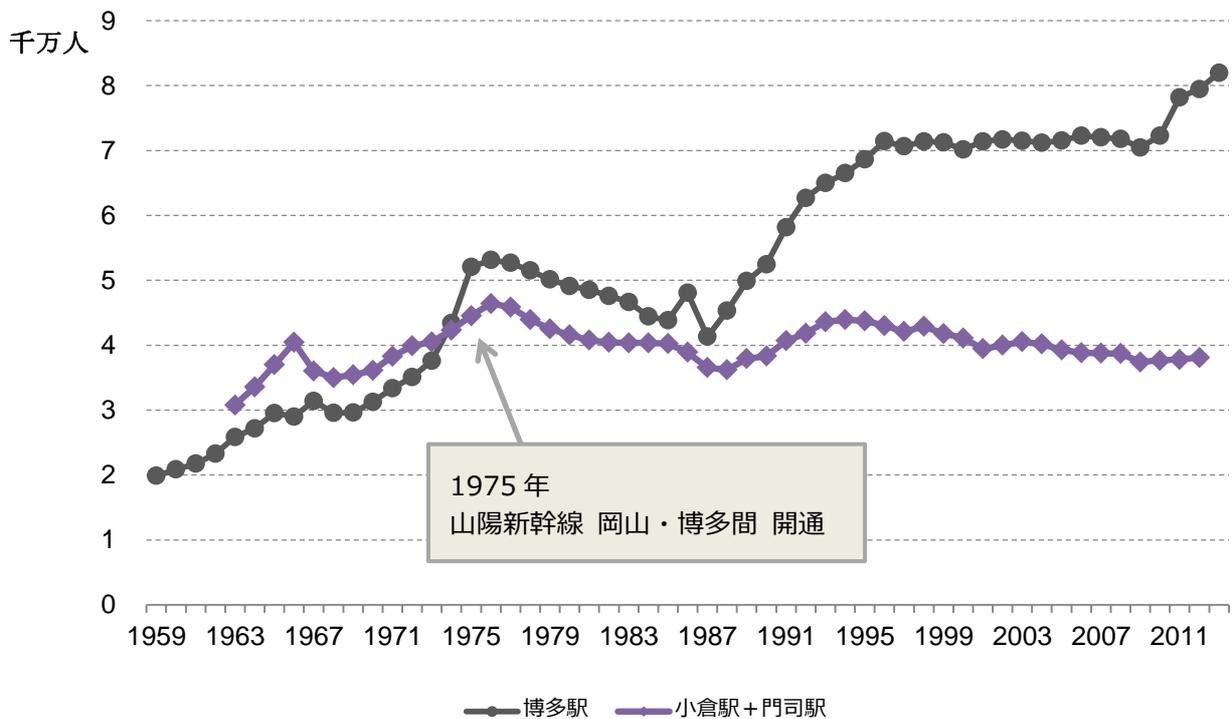


図12 鉄道乗降客数の推移

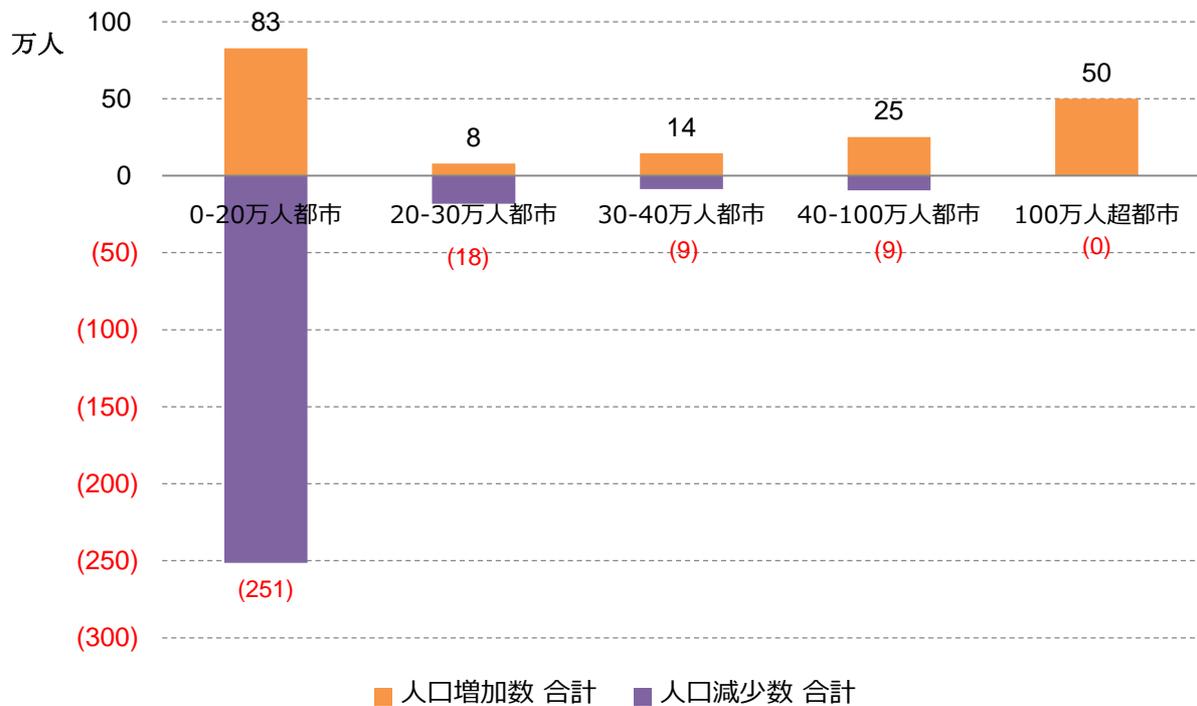


Source: 福岡県統計年鑑、JR九州、博多駅85年史  
 ・降客数のデータのない年については、乗客数を2倍したものを乗降客数とした。  
 ・1975年度（昭和50年度）よりJR博多駅およびJR小倉駅には新幹線の乗降客人員を含む。

図13 北九州空港への道路詳細図



図14 都市の人口増減数 合計 | 2000-2010  
一都三県を除外



Source: 総務省統計局  
一都三県は、東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県