

第4部

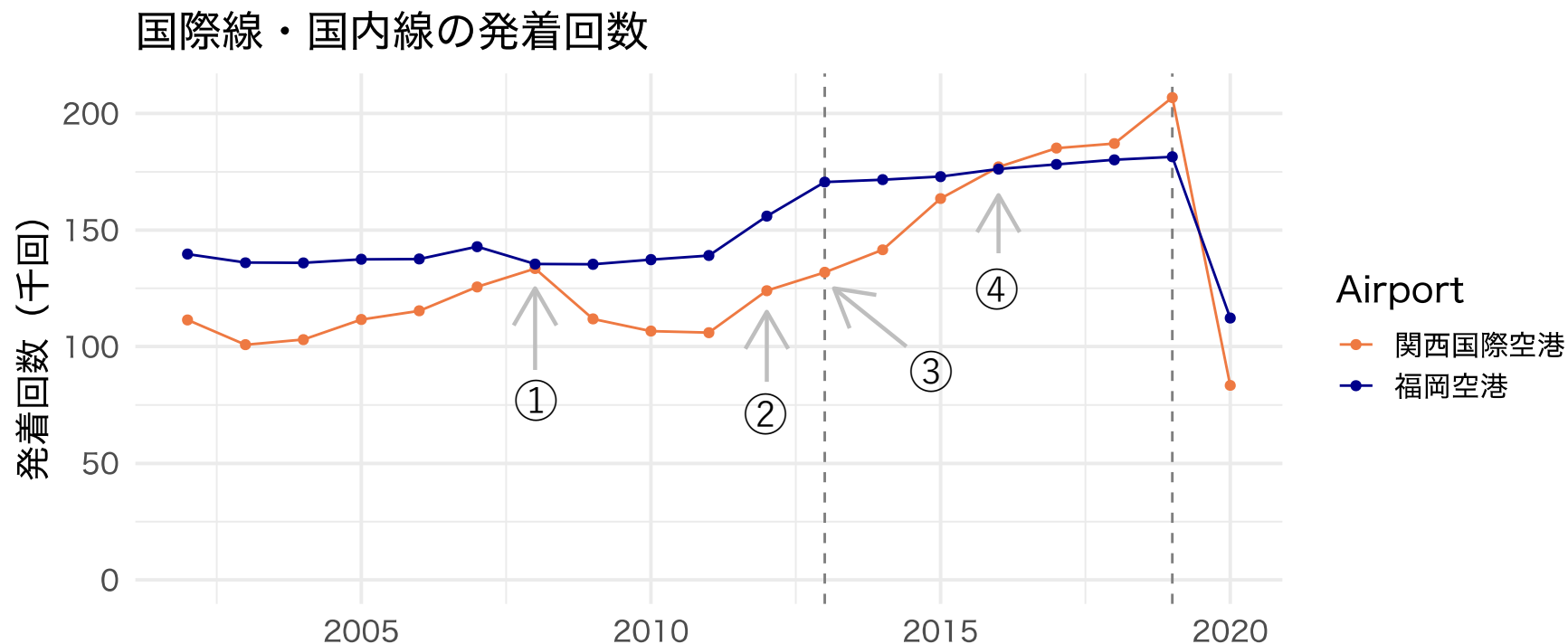
福岡空港の容量制約と 溢れる旅客数

1. 福岡空港は、2013年に法定容量を超過

- ① **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。
- ② 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。
- ③ 結果的に、**福岡空港では想定を越える遅延**が発生。

2. 関空は、2016年に発着回数で福岡空港を抜いた。

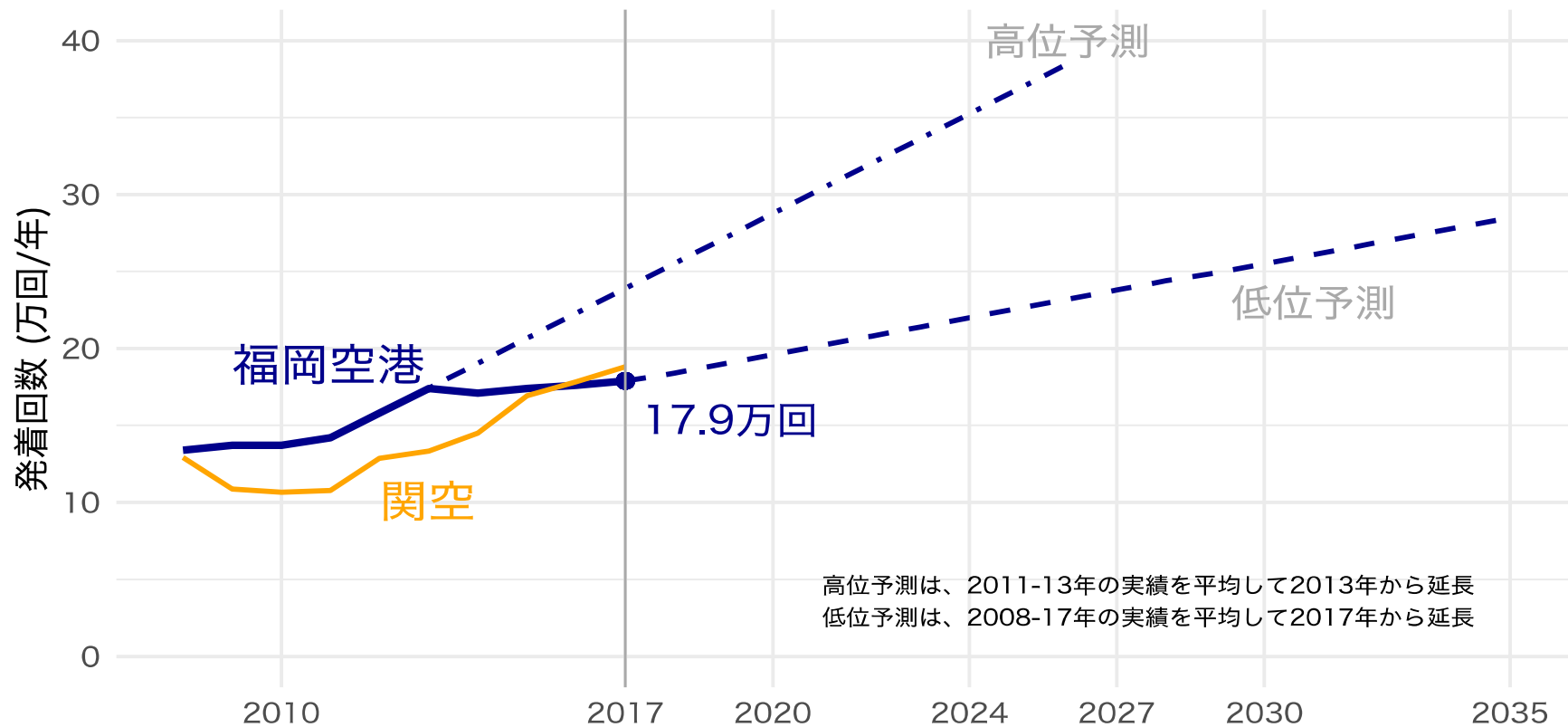
- ① 2008年のリーマンショック以後、関空発着回数が減少。福岡空港は続伸。
- ② 2012-19年：アベノミクスとインバウンド拡大で、関空の発着回数回復。
- ③ 2013年：福岡空港は法定容量に到達。
- ④ 2016年：関空が福岡空港を抜いた。



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倍として計算した。

3. 福岡空港の発着回数予測

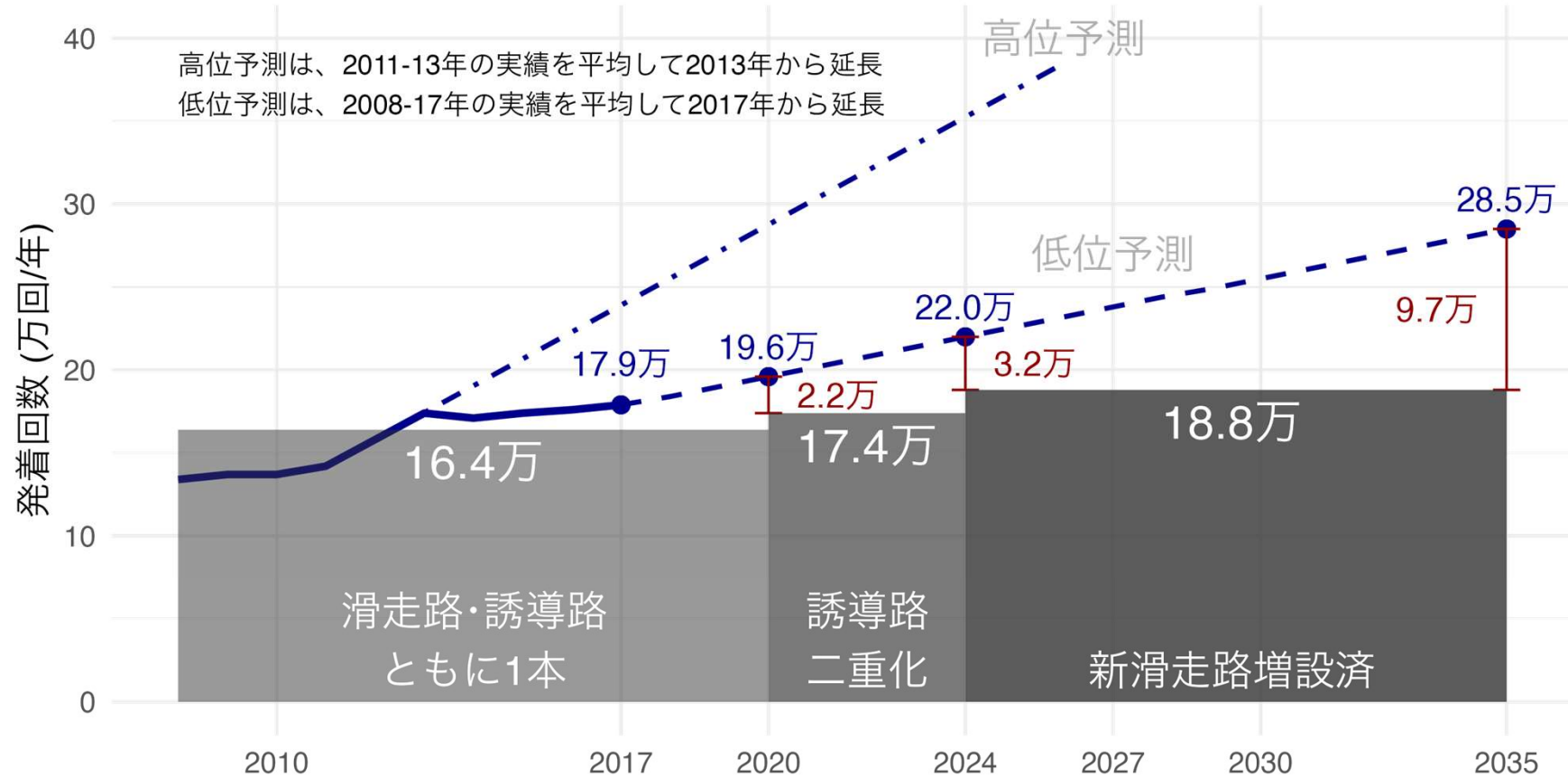
(図を複雑にしないために、コロナ以前の予測を図示している。
コロナを考慮するためには、
2024を2019年の水準としてそれ以後5年遅れの修正をする。)



高位予測は、2011-13年の実績を平均して2013年から延長
低位予測は、2008-17年の実績を平均して2017年から延長

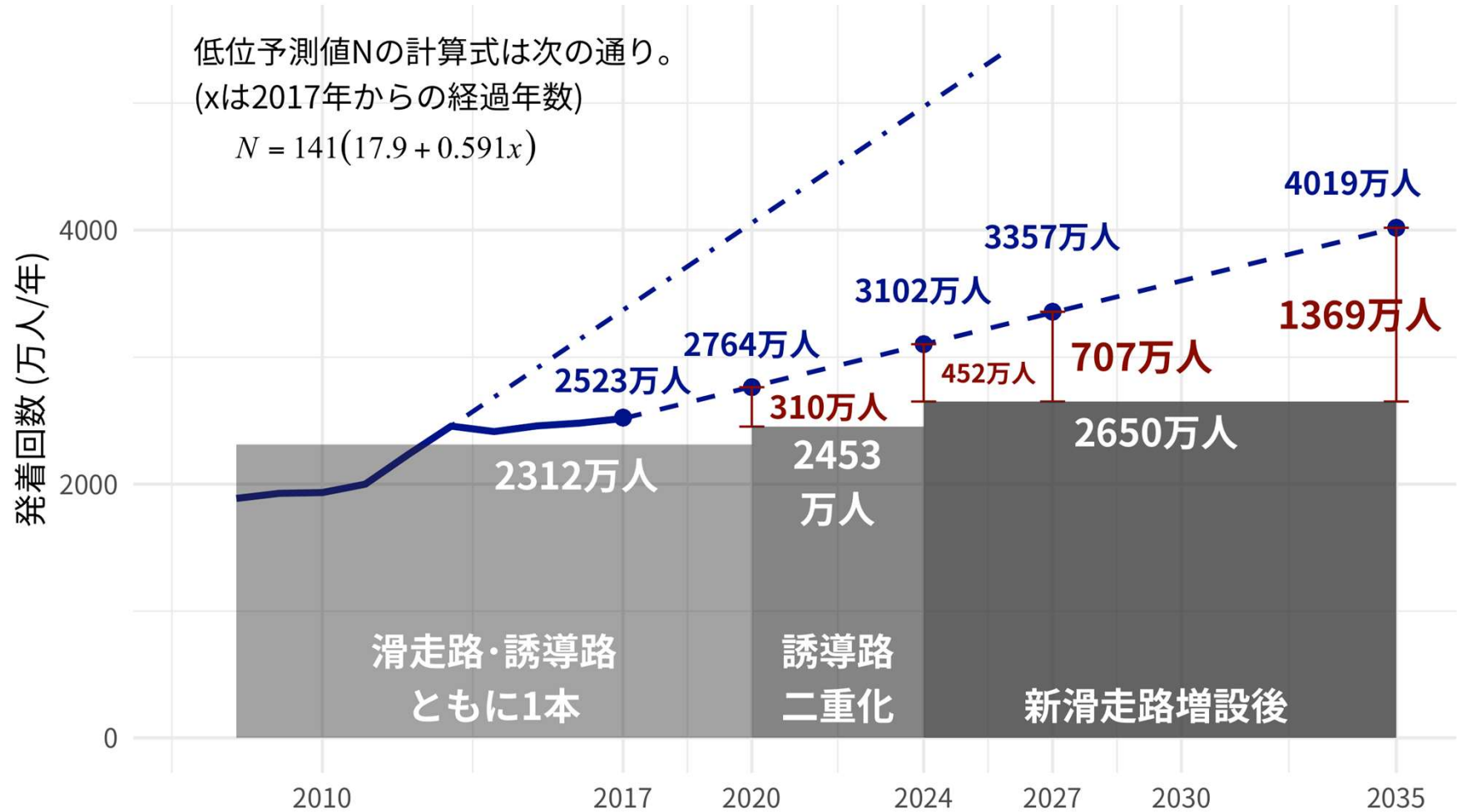
(出所) 国交省交通政策審議会第2回事業評価小委員会資料、
空港管理状況調書 (平成31年3月29日修正版), 西日本新聞 (9月2日) より作成

4. 福岡空港の発着回数予測と容量制約



(出所) 国交省交通政策審議会第2回事業評価小委員会資料, 空港管理状況調書 (平成31年3月29日修正版), 西日本新聞 (9月2日) より作成

5. 福岡空港から溢れる旅客数（2027年）： 707万人



(出所) 国交省交通政策審議会第2回事業評価小委員会資料, 空港管理状況調書 (平成31年3月29日修正版), 西日本新聞 (9月2日) より作成

第5部

北九州空港アクセス鉄道の 福岡発乗客数の予測

1.福岡空港から溢れる航空旅客数の3割が、アクセス新線を利用する。

● 想定

- ① 福岡空港から溢れる航空旅客数の**6割**が北九州空港を利用する。
(国際線乗降客数の割合は、佐賀空港：北九州空港 = 4 : 6)
- ② この航空旅客の**半分**が北九州空港行きアクセス新線を利用する。
(参考：成田空港の鉄道利用割合 = 47%)

● まとめて、

福岡空港から溢れる航空旅客数の**3割**が、アクセス新線を利用。

2. 福岡発着の「アクセス新線」乗客数(2027): 212万人

2027年の予測

- ① 福岡空港から溢れる航空旅客数は、**707万人**
(パネル23より)
- ② **福岡発着の「アクセス新線」の乗客数は、212万人**
(= 707×0.3)

3. (参考) 福岡発着の「アクセス新線」乗客数の2011年予測との差

- パネル23から、アクセス新線の福岡発着の潜在乗客数は、
 - 2020年に、93万人 ($= 311 \times 0.3$)
 - 2024年に、137万人 ($= 452 \times 0.3$)
 - **2027年に、212万人 ($= 707 \times 0.3$)**
 - 2029年に、262万人 ($= 873 \times 0.3$)
 - 2035年に、415万人 ($= 1,370 \times 0.3$)
- (ところで、北九州報告書が2011年において予測した、2020年時点でのアクセス新幹線の福岡発着乗客数は23万人であった。これは、同年に関するAGI予測値93万人の4分の1である。この違いは、**インバウンドの拡大**が当時予測できなかったことによる。)

第6部

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路線を外出させる

(現在、福岡空港のLCC乗り入れが約200万人)

第7部

福岡市の急伸とその原因

1. 1960年代の鉄道時代には、北九州市が、九州へのゲートウェイであり、九州最大の支店都市であった

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

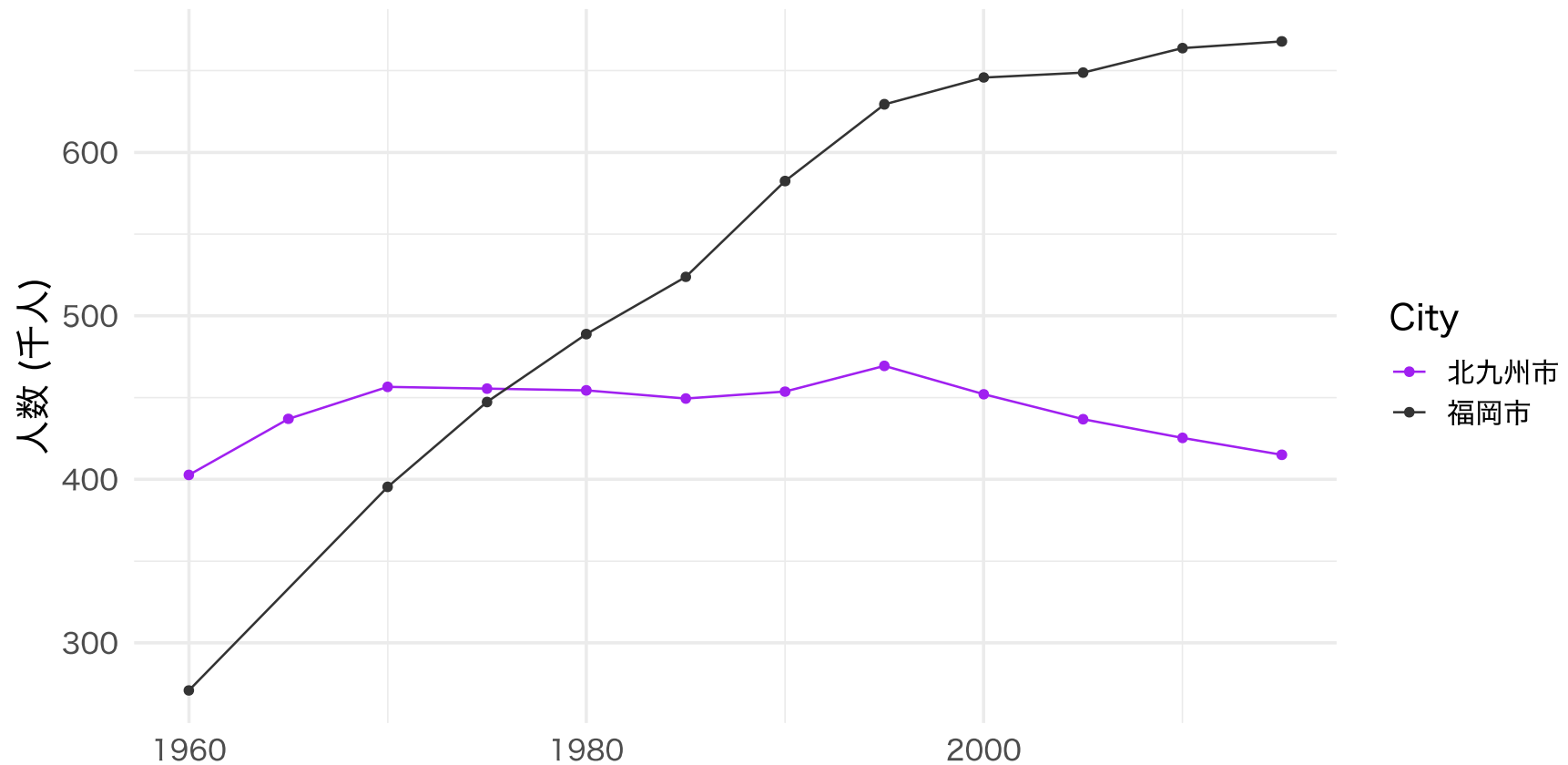
毎日新聞西部本社 1922年 …… 北九州に設置

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

2. 1970年以後第三次産業の雇用が北九州市では停滞し、福岡市では伸び続けた。

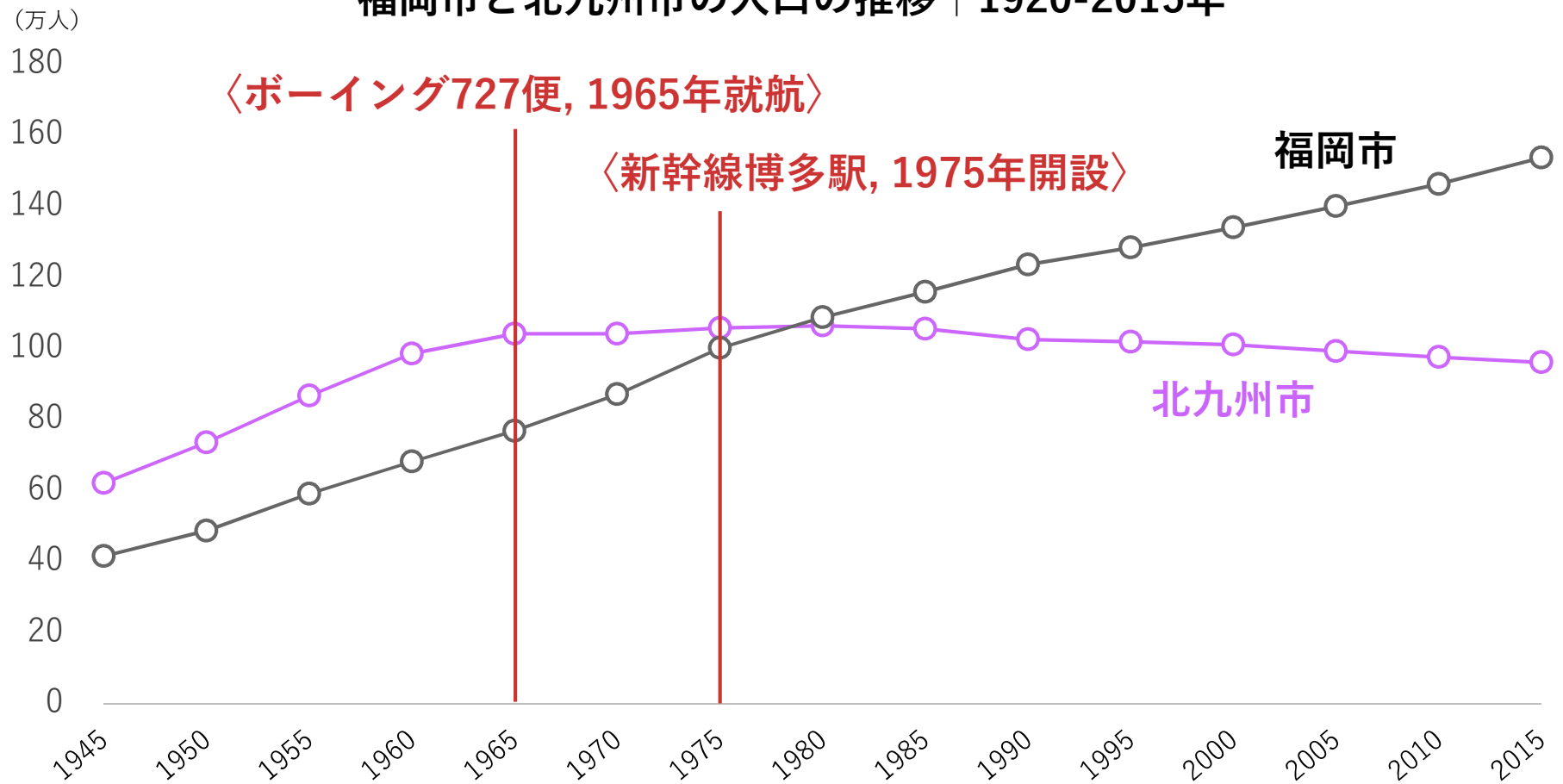
就業者数の推移



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. 1970年代の航空時代の到来が、 福岡市を九州へのゲートウェイにした

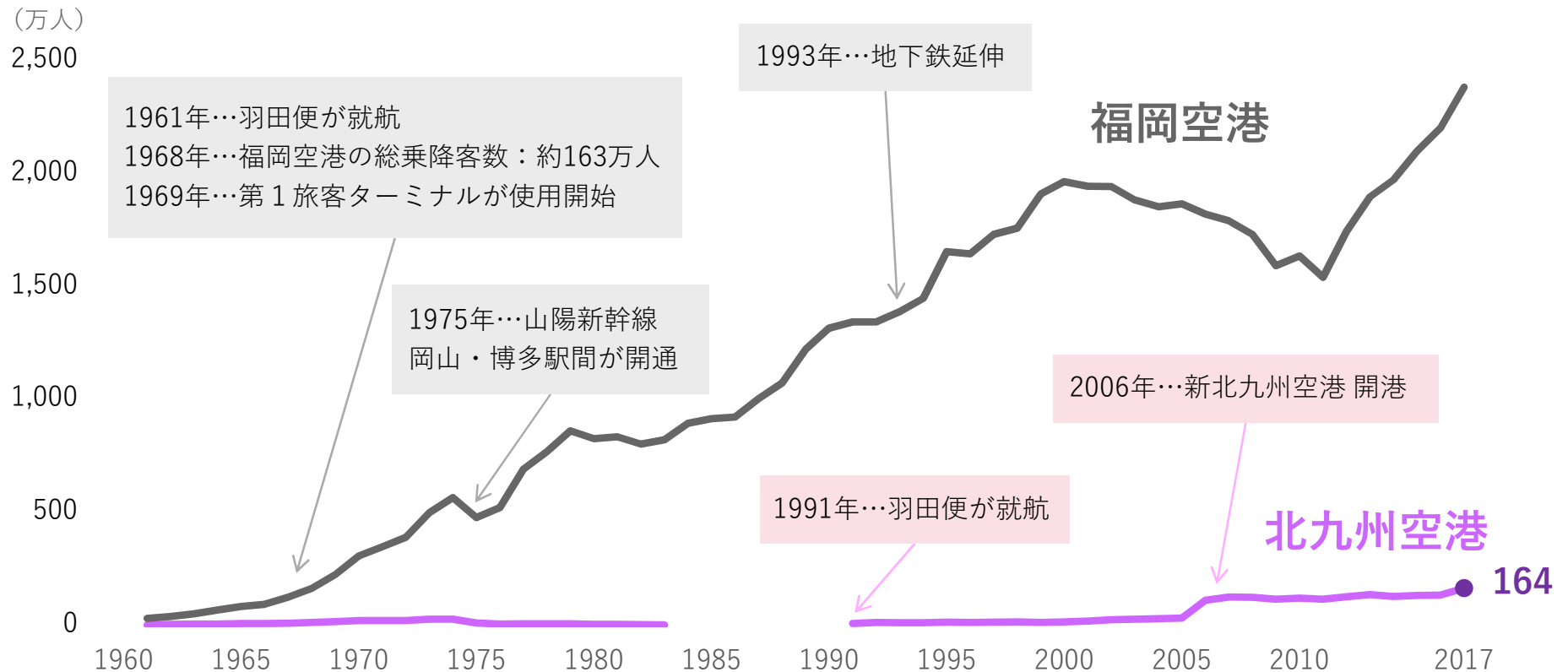
福岡市と北九州市の人口の推移 | 1920-2015年



(出所) 大都市比較統計年表

4. 航空時代の到来によるゲートウェイ都市の交代が、福岡市成長の長期的な要因

福岡空港・北九州空港における年間乗降客数の推移と、主な出来事



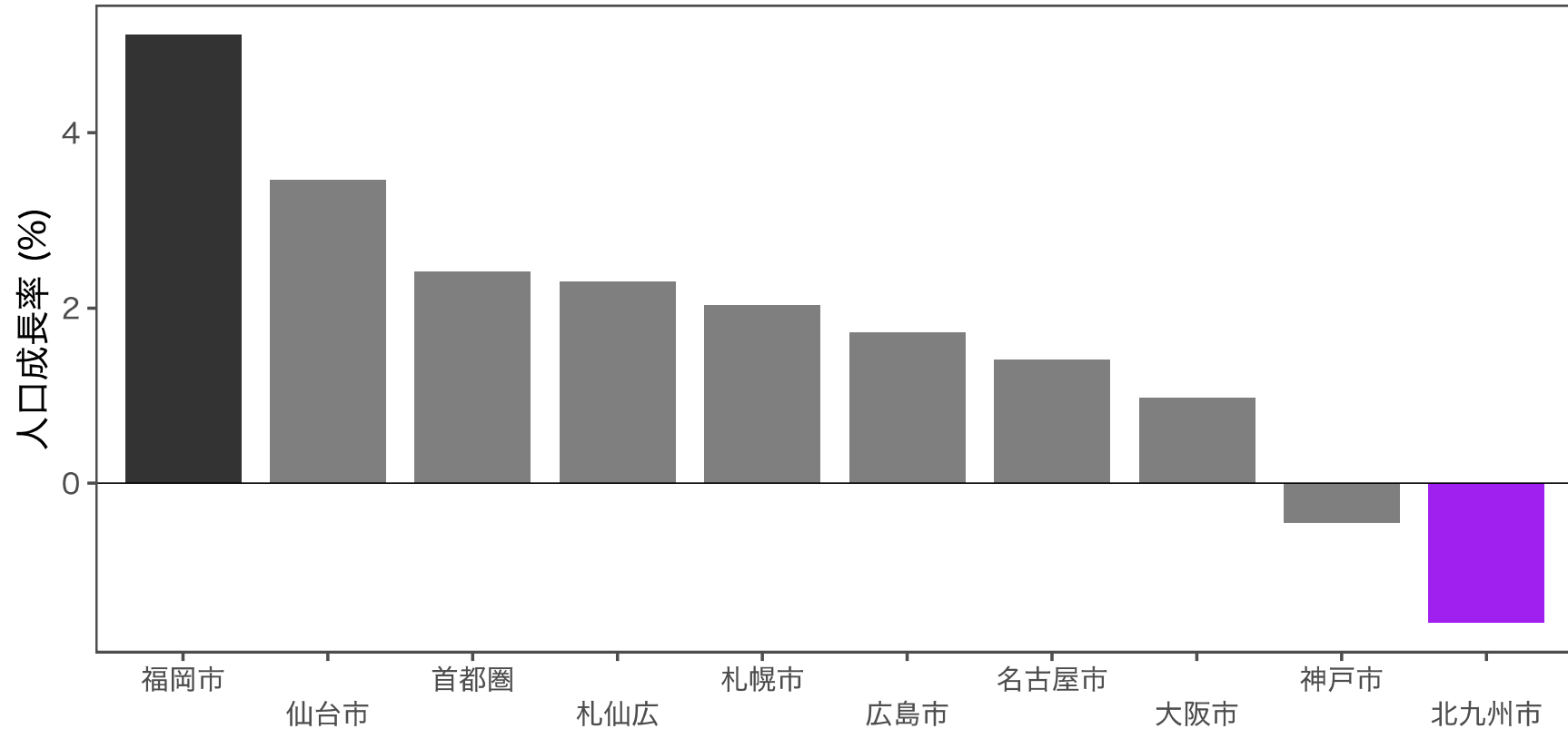
(出所) 福岡県統計年鑑, 国土交通省「空港管理状況調書(平成31年3月29日修正版)」
 (備考) 1983年から1991年3月まで、北九州空港(旧)の定期便運航は休止している。

5. 近年の福岡市急伸の原因

- 航空機時代になって、
福岡市は、第3次産業を北九州から奪った
- インバウンドの隆盛とともに、アジアへの
近接性が格段の優位性を与えた。

6. 福岡市の急伸

2010～2015年にかけての人口成長率

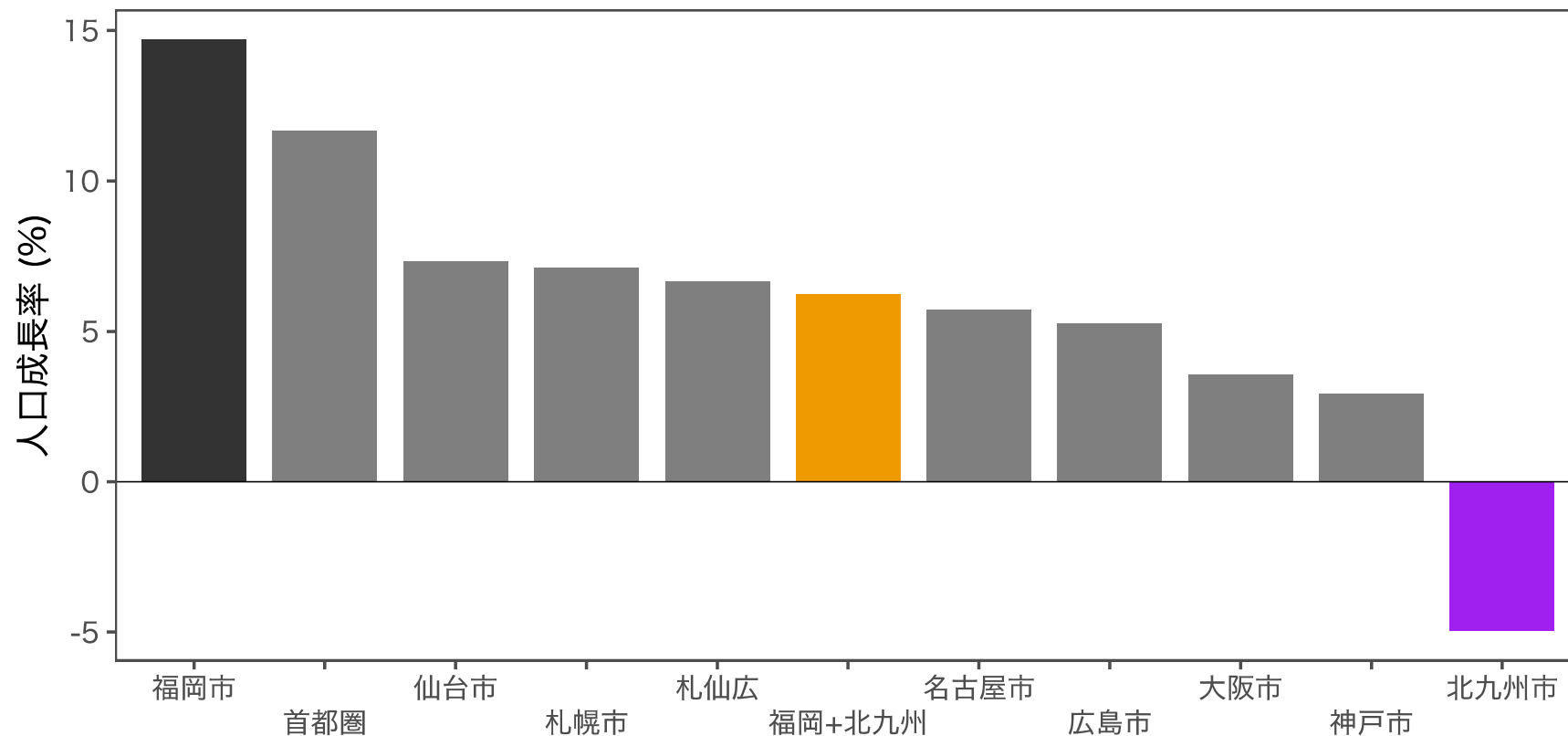


出所：国勢調査，大都市比較統計年表より作成

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、九州支店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

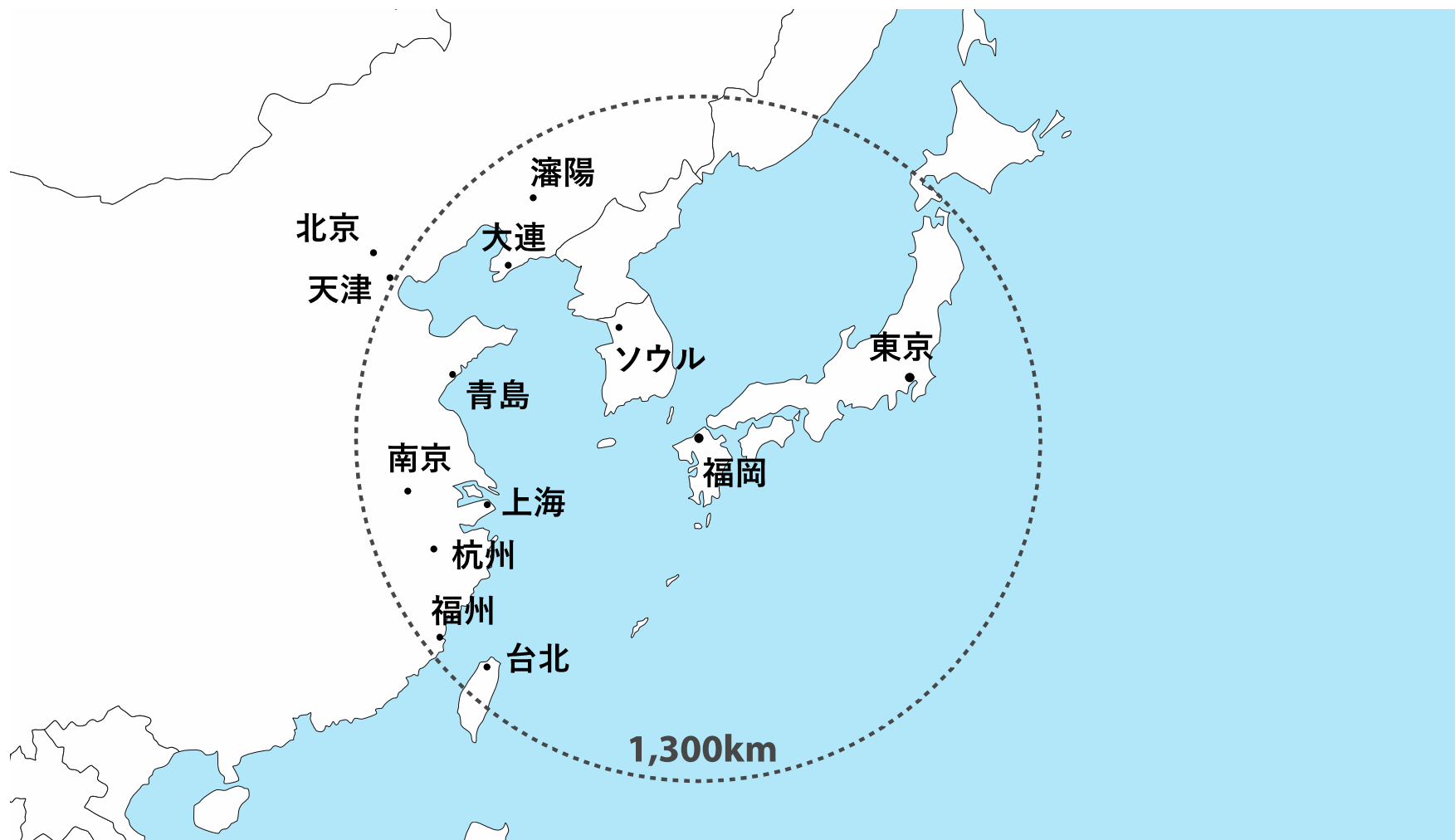
第8部

北部九州の成長ポテンシャル

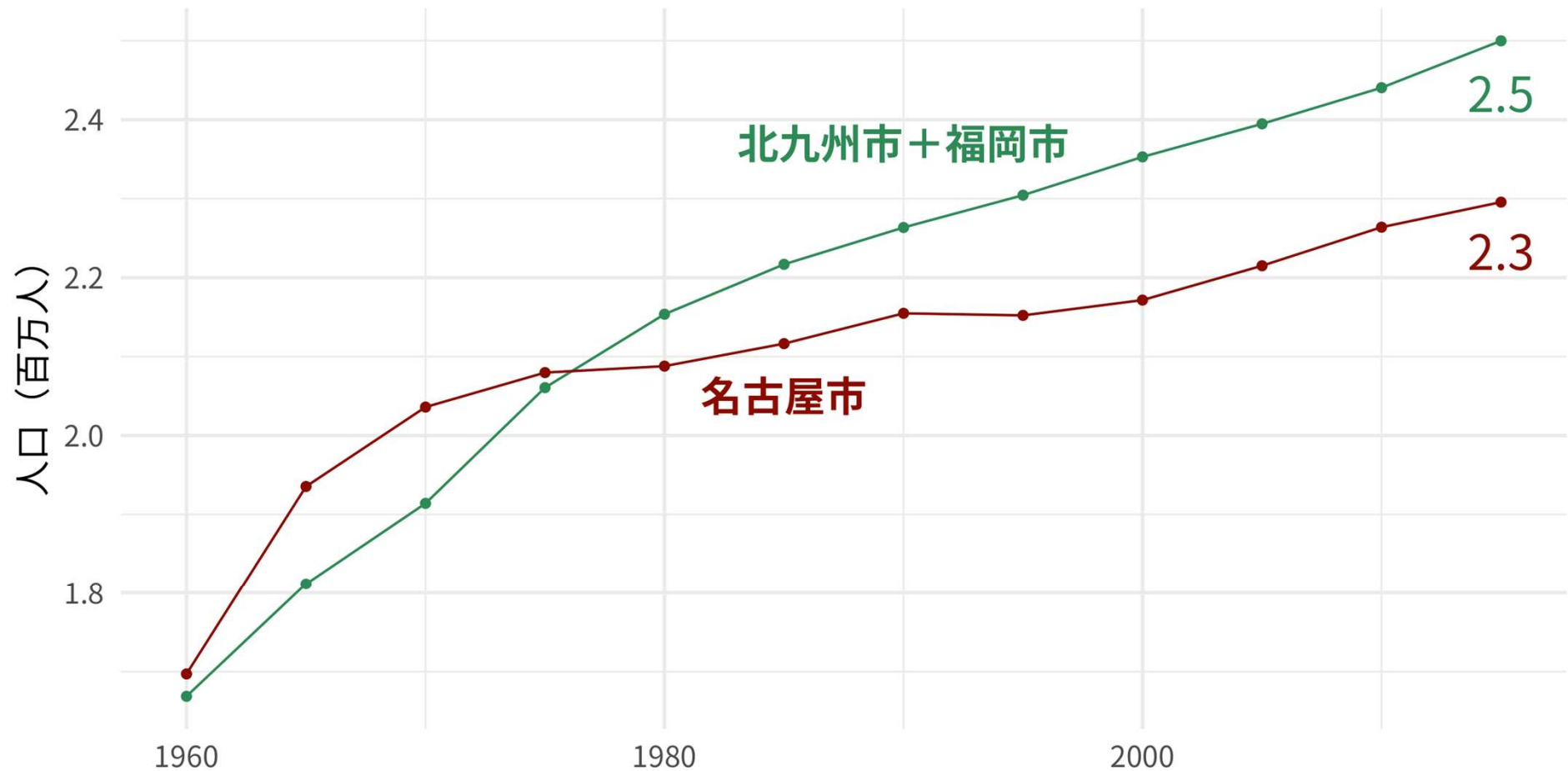
1. アジアから遠い東京



2. 巨大都市のポテンシャルを持つ福岡



3. 福岡市 + 北九州市および名古屋市の人口



(出所) 国勢調査，大都市比較統計年表より作成。