

第9部

福岡市は、成長ポテンシャルを 全く生かしていない

- 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（もちろん札仙広福の中でも）1位
- では、アジア諸都市と比べてどうか？

1. アジアのリーダー都市になれるか

- 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？

2. 東証一部上場企業数 (2021年12月時点)

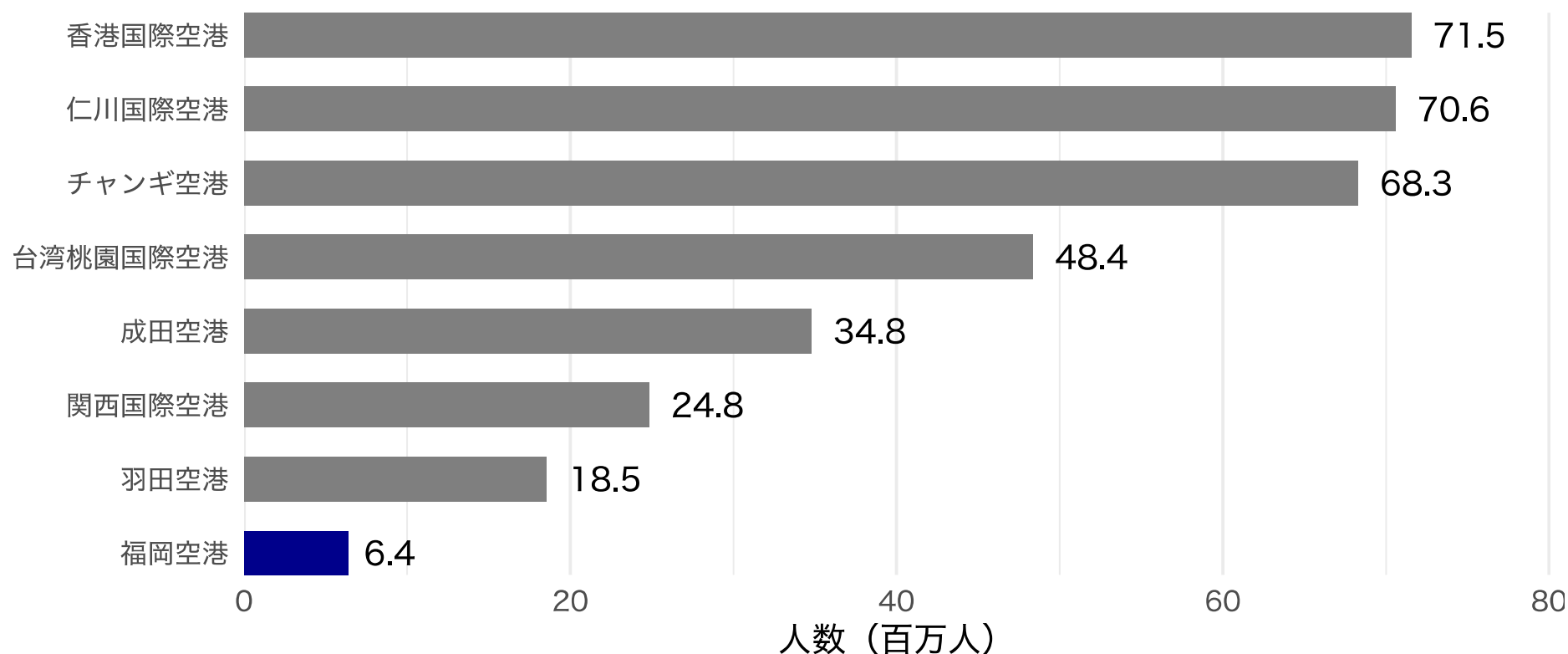
出所：東証上場会社情報サービスより作成

| | 企業数 | 割合 |
|------------|-----------|--------------|
| 日本全体 | 2,184 | 100.0 % |
| 東京都 | 1,197 | 54.8 % |
| 神奈川県 | 98 | 4.5 % |
| 愛知県 | 109 | 5.0 % |
| 大阪府 | 267 | 12.2 % |
| 京都府 | 43 | 2.0 % |
| 兵庫県 | 67 | 3.1 % |
| 福岡県 | 40 | 1.8 % |

- 特に、情報・通信業で福岡県に本社があるのは、システムソフトとゼンリンの2社のみ（日本全体の0.8%）

3. 国際線の乗降客数

アジアの主要空港の国際線乗降客数 | 2019年



(出所) 日本国内の空港は、国土交通省空港管理状況調書。
香港国際空港は、Airport Authority Hong Kong, Air Traffic Statistics, Finalised Figures.
仁川国際空港は、Incheon International Airport Corp., 航空統計。
チャンギ空港は、Gov. of Singapore, Civil Aircraft Arrivals, Departures, Passengers And Mail, Changi Airport.
台湾桃園国際空港は、Taoyuan International Airport, Passenger Volume.

4. 玄海沖空港構想の限界

- ① **1.5 兆円**の開発費
- ② 建設できても、**冬場は風のために
空港閉鎖が頻発**する

5. 空港容量不足が福岡市成長の壁

- 福岡市成長の最大の要因は空港だった
- 空港容量不足が続けば、
福岡市は、ほかの中核都市並みにも成長できない

第10部

北九州空港へのアクセス改善が 福岡市を再飛躍させる

1. 福岡市が必要とする 「新福岡空港」の条件

- ① 3,000メートル滑走路
- ② 24時間空港
- ③ 福岡市からのアクセスの良さ

2. 北九州空港を『新福岡空港』に

- 1) 滑走路の3,000メートル化は決定済み
- 2) 既に24時間空港
- 3) 小倉駅・北九州空港駅間のアクセスの改善
 - A. 抜本策:
足立山の下に鉄道「**アクセス新線**」を建設 ⇒ 7~12分
 - B. 緊急改善策:
 - ① 東九州道「北九州空港インター」のすぐそばに、
日豊本線の特急停車駅「空港口駅」新設
(鉄道12分+バス8分)
 - ② 小倉駅から北九州空港への道路整備

まとめ

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
- しかしこの空港は、容量の限界に達している
- このため、福岡市の成長はまもなく止まる
- 壁を破るには、3,000メートル滑走路を持つ、24時間空港が必要

2. 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

- 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
- そうなると、福岡市と北九州市と共に成長を続け、**巨大双子都市**としてのポテンシャルを実現できる

3. 検討を要する課題

- ① 空港口新駅における空港ターミナルの規模
- ② 空港口駅周辺の都市再開発をどう進めるか
- ③ 関連して、小倉駅・空港間の高速道路の整備も必要。特に、
 - 国道10号線の高架化によるバイパスの建設
 - 小倉駅北口バスターミナルの2階化
 - 都市高速への直接接続

付論1

アクセス新幹線と新門司ルート在来線 共通の乗客数

——想定開業年（2027年）において——

1. 「アクセス新線」 乗客合計（2027年の開業時）

AGI予測: 2027年度の新線乗客数は、**311万人**

- 福岡発着 **212万人** （パネル26から）
- 小倉発着 **99万人*** （パネル59から）

- 1. うち、航空機利用者は59万人
- 2. 99万人という数字は、2018年の小倉発着航空旅客量に据え置きを前提

【参考】2010年度の調査報告: 採算航空旅客数は300万人。この報告書では、福岡発の「アクセス新線」乗客数は、AGI予測の1/4としている。(p.27)

2. 小倉駅発着の「アクセス新線」乗客数: 99万人

● 想定

- ① 小倉発着の北九州空港利用 航空旅客数は、
永遠に、2018年の北九州空港利用航空旅客数水準 = 178万人のままである。
- ② 小倉発着の北九州空港利用 航空旅客数の5/9が、アクセス新線を利用する。

そのうち、

小倉発着航空旅客のうち新線利用乗客数: 航空旅客数の $1/3$ (= 59.3万人)

小倉発着の関連乗客数: 航空旅客数の $2/9$ (= 39.6万人)

(「関連乗客」とは、アクセス鉄道を送迎・見学・買物・通勤などの目的で利用する、航空旅客でない乗客のことである。)

● 小倉発新線利用者数合計: **98.9 万人** (= 178万人 × 5/9)

(* 小倉駅発着 = 福岡発着を除くの意。山口・大分も含む。)

3. 上記の乗客数予測は過小推定

- ① 福岡市への航空需要予測は過小。すなわち、低位予測を採用している。
(旅客の伸び率は、福岡空港の容量制限到達前より低く、関空よりも低く設定されている。)
- ② 北九州発着需要が、2018年水準に固定されている。
- ③ 北九州空港の3,000メートル化は、福岡からも北九州からも、欧米への旅客需要を増やすはずだが、これが無視されている。

付論2

「新門司ルート」建設の採算性

——想定開業年（2027年）において——

博多発着の新門司ルート乗客のうち、
1/2 がソニックで北九州空港まで直行し、
1/2 が新幹線で博多・小倉間を移動すると想定。

1. 「新門司ルート」の年間総費用:27.7億円

| ルート | 事業費 | 30年償還の場合の 年当たり事業費 | 年間 変動経費 | 年間 総費用 |
|--------|--------|----------------------|------------|-----------|
| 新門司在来線 | 680 億円 | 22.6 億円 | 5.1 億円 | 27.7 億円 |

2. 「新門司ルート」の2027年博多発利用者からの 料金収入：30.6億円

① 博多・小倉間* = **13.6 億円** (= 212万人 × 1/2 × 0.7 × 1,830円)

② 小倉・空港間 = **17.0 億円** (= 212万人 × 800円)

総収入 30.6 億円

想定:

- A) ソニックの博多・小倉間料金、および、新門司ルートの小倉・空港間の料金は、①, ②に示されたとおり。
- B) 博多発着の新門司ルート利用者のうち、**1/2**が博多・小倉間でソニックを使い、残りは新幹線を利用する。
- C) 2027年の博多発着の新門司ルート利用者数は212万人。(Cf. パネル26)
- D) JR九州に入るソニックからの料金収入の**7割**が、①に計上されている。

(* 博多・小倉間の新幹線利用者からの料金収入増はJR九州に入らないので、料金収入に含めていない。

JR西日本の新幹線収入は、212万人 × 1/3 × 2160円 = 15.3億円である。)

3. 「新門司ルート」 2027年 **総収入: 38.5 億円**

| | |
|---------------|---------|
| 博多発利用者からの料金収入 | 30.6 億円 |
|---------------|---------|

| | |
|-----------------------------------|--------|
| 小倉発利用者からの料金収入 * (=99万人 x 800円) | 7.9 億円 |
|-----------------------------------|--------|

| | |
|------------|----------------|
| 総収入 | 38.5 億円 |
|------------|----------------|

* 雑収入（広告や駅舎使用料収入ど）及び中間駅からの料金収入は無視する。

4. 「新門司ルート」の2027年 **年間利益: 9.8億円**

「新門司ルート」の2027年利益の試算

| | | |
|-----|---------|--------|
| 総収入 | 38.5 億円 | (p.64) |
|-----|---------|--------|

| | | |
|-----|---------|--------|
| 総費用 | 27.7 億円 | (p.62) |
|-----|---------|--------|

| | |
|-------------|--------------|
| 年間利益 | 9.8億円 |
|-------------|--------------|

5. 「新門司ルート」の採算性は近年大幅改善

- ① インバウンドの旅行客が、2011年の調査時点における予想を超えて急速に増えた。
- ② 福岡空港が満杯になってしまい、第二滑走路の完成時点でも飽和が予想されるため、北九州空港が代替する必要性が発生。
- ③ 滑走路の3,000メートル化が実現に動き始めた。
- ④ 博多=小倉間のソニックの旅客増からの収入が財源として望める。

付論3

アクセス「新幹線」の採算性

——想定開業年（2027年）において——

1. 「新幹線」の利益 (2027年): 6.4億円

| | |
|-----|---------|
| 総収入 | 96.4 億円 |
|-----|---------|

| | |
|------------------|---------|
| 総費用 (2020年推計) | 90.0 億円 |
|------------------|---------|

| | |
|-------------|---------------|
| 年間利益 | 6.4 億円 |
|-------------|---------------|

2. 「新幹線」の年間費用: 90.0億円

| | 事業費 | 30年償還の場合の 年当たり事業費 | 年間変動経費 | 年間総費用 |
|---------|----------------------------------|-------------------------|--------|---------------|
| 2011年推計 | 1,188億円 | 39.6億円 | 36.1億円 | 75.7億円 |
| 2020年推計 | 1,616億円 (= 1188 × 1.15 + 250) | 53.9億円 (= 1616 / 30) | 36.1億円 | 90.0億円 |

3. 「新幹線」の年間収入：96億円

博多発利用者からの料金収入
【= 212万人 × (2160 + 1630) 円】

80.3 億円

小倉発利用者からの料金収入
【=99万人 × 1630円】

16.1 億円

総収入

96.4 億円

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. (掲載予定)
- 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/>)
- 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