



北九州

北九州空港では、2006年の開港前から空港の機能強化の一環として、軌道系アクセスの整備に関する議論が交わされてきたが、採算性などの問題から見送られてきた経緯がある。だが、今年6月には3000^キへ滑走路が延伸され27年にも供用開始されることが決定。併せて北九州市議会でも新駅設置などの質問が出るなど、交通アクセス向上の議論が再び高まっている。

「滑走路延伸」2027年8月末の供用開始へ

空港軌道系アクセス再考へ好機

3ルート想定されるも 旅客需要低迷で進まず

北九州空港は現在、JR小倉駅からバスと、最寄駅のJR日豊本線朽網駅からもバスがあるが、どちらも30分以上かかる。そのため交通アクセスの利便性向上については、空港の開港前から議論が重ねられてきた。市は2001年から「北九州空港アクセス鉄道検討委員会」でアクセス鉄道について検討を重ねてきた。03年にJR小倉駅と北九州空港を8〜17分で結ぶ構想として、三つのルートが挙げられた。

小倉駅と空港を最短で結ぶ「在来線新門司ルート」（延長16・6^キ、事業費約640億円）、小倉駅と空港を新幹線で結ぶ「高規格新門司ルート」（延長15・6^キ、事業費約960億円）、日豊本線と

空港を結ぶ「在来線下層根ルート」（延長10・3^キ、事業費約600億円）。05年、国と福岡県は北九州空港軌道系アクセス検討委員会で、3ルートを検討した結果、もつとも採算性が良い「在来線新門司ルート」で、年間旅客数450万人が必要とされた。06年に北九州空港が開港し、初年度は旧空港の約4倍

の127万人に達したが、鉄道整備に必要な450万人とは大きな乖離があった。このため市は事業費や需要増加策を検討し、「在来線新門司ルート」で年間300万人の旅客数で事業採算が確保されるとした。その後プロジェクトチームを発足させて検討を続けた。ただ、当時の年間旅客数は年間120万人程

度で推移しており、この軌道修正でも乖離があった。そのためアクセス鉄道の検討はいったん休止し、年間旅客数200万人を超えた時に再開し、既存アクセス手段を活用しながら旅客数の増加に向けて利用促進に努めることになった。

その後、北九州空港の利用者が増え、18年度には178万人となりアクセス鉄道の検討再開の目安



アジア成長研究所によるアクセス新線の2ルート案

となる200万人が視野に入ってきたことから、検討再開の事前準備として、既存検討ルートの現地調査や環境変化の確認を行うとともに、20年、21年に市と市の外郭団体でシンクタンクのアジア成長研究所、JR九州で勉強会を4回開催し情報交換などを行なった。

また、21年にはアジア成長研究所が「もつとも採算性の良い在来線新門司ルートの建設においても膨大な建設費と整備期間を要する。まずは日豊本線の朽綱駅と荇田駅の間に新駅を設置、空港とをバスで結び、アクセス利便性を高めることで、鉄道利用者を増やし300万人につなげていくことが可能」との案を取りまとめた。

その後、コロナ禍が本格化し空港利用は低迷したため、まずは航空需要の復活に向けて努力していくことになった。ちなみに19年に北橋健治前北九州市長がIR（統合型リゾート）の活用を念頭に軌道系アクセスの再考について言及したこともあった。これはIRが空港島にできれば民間企業が軌道系アクセスに投資する可能性があるとしたものだったが、その後、市はIR誘致を正式に断念した。

北九州空港の機能性を「新福岡空港並み」に引き上げ



新幹線と在来線ルート 福岡空港から約25分で

現在、この軌道系交通アクセスの議論が再び高まっている。今年6月議会では自民市議から「特急が停車する新駅を早期に整備すべき」との指摘がなされ、武内和久市長は「事業実現の可能性を含めて考えていく」などと答弁。この市議の指摘は、前述のアジア成長研究所の案がベースになっている。同研究所の八田達夫理事長が提案するのは①日豊本線の朽綱駅と荇田駅の間、北九州空港インターチェンジのすぐそばに新駅「空港口駅」を建設②足立山の下に「アクセス新線」を建設する。

①であれば鉄道12分+バス8

分で20分で移動できるとする。現在の朽綱駅経由では、朽綱駅まで普通列車で20分、朽綱駅から空港までバスで20分と計40分かかっている。建設費は10〜15億円、この建設費の全額を29年の料金収入だけで賄えると試算している。29年の空港口駅の利用者数を84・5万人と想定し、料金収入は14・8億円とする。

②は新幹線ルートと新門司在来線ルートの二つがあり、新幹線だと小倉駅―空港間を7分で結ぶ。在来線ルートは小倉駅―空港は12分で結ぶ。八田理事長は「アクセス新線の建設費用はどちらのルートも低いのが特徴」と話し、

北九州空港―小倉間は足立山の下を通る空港アクセス新線を作れば用地買収費がほとんどかからないとし、建設期間は5年前後、環境アセスメントを含めるとおよそ10年とする。事業費は新幹線ルートが1188億円、在来線ルートが680億円としている。また、新幹線ルートの36年の総収入は86・5億円で、年間利益は10・5億円としている。

なお、アクセス新線は36年から運用を開始し、福岡空港からあふれる乗降客数のうち3割がア

クセス新線を経由して北九州空港を利用すると想定、福岡発着のアクセス鉄道の利用者数は271万人と試算している。小倉発着だと89万人で、36年のアクセス新線の利用者合計は360万人とする。

また、軌道系以外には、新幹線駅がある小倉駅北口の2階からバスターミナルを新設し、長野・空港の10号線の高架バイパス化を進める案もある。長野から新北九州空港連絡橋まで4車線化すると建設コストは1740億円、国道として整備するもので、小倉駅周辺を高架化し、少なくとも曽根駅と朽綱駅周辺の10号線を高架化するとしている。

八田理事長は「福岡市成長の最大の要因は空港と市中心部の近隣性。しかし、容量は限界に達しており、福岡市は成長の壁に直面している。この壁を破るには3000以上の滑走路を持つ24時間空港が必要」と指摘。「博多駅から北九州空港まで25分で行けるようになれば福岡市は、新福岡空港」を得るところができる」として、北九州市と福岡市がともに成長し「アジア有数の巨大双子都市」としてのポテンシャルを実現すべき」と力を込める。（鳥海 和史）