

# 北九州空港新線フォーラム中間報告書

## － 北九州空港アクセス緊急改善策 －

公益財団法人アジア成長研究所

### 1. 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

福岡空港は日本の拠点空港の1つであり、コロナ前の2019年時点で、乗降客数で国内第4位、取扱貨物量で国内第5位の空港である。これまで福岡市の発展を支えてきた福岡空港は、離発着の容量限界を迎えており、これまでに「新福岡空港」について議論がなされてきた。「新福岡空港」に求められる重要な条件は、①3,000メートル滑走路を持つこと、②24時間滑走路を利用できること、そして③福岡市からのアクセスが良いこと、の3つである。

##### ① 3,000メートル滑走路

日本からヨーロッパ西部や北米東海岸への直行便を飛ばすには、燃料を満載した大型機を離陸させるために、3,000メートルの滑走路が必要だといわれている。現在の福岡空港の滑走路は2,800メートルで、この条件を満たしていない。現在、九州では、長崎・大分・熊本・鹿児島各空港が3,000メートルの滑走路を運用している。

##### ② 24時間利用可能な滑走路

就航先との時差と飛行時間の関係で、空港の早朝あるいは深夜時間帯の離発着が求められる。福岡空港の運用時間は24時間だが、定期便ダイヤ設定時間を午前7時から午後9時55分に（離着陸は原則として午前7時から午後10時）にするよう供用規程を定めている。

##### ③ 福岡市内からのアクセス性

現在の福岡空港の最大の利点は、博多駅から地下鉄で5分という福岡市からのアクセスの良さである。新福岡空港においても一定程度のアクセス性（例えば、東京駅から羽田空港までの所要時間と同じ30分以内で市内からアクセスできるなど）を確保することが求められる。

## (2) 北九州空港を『新福岡空港』に

実は、「新福岡空港」に求められる3つの条件のうちの2つを、北九州空港はすでに満たしている。

まず、3,000メートル滑走路については、北九州空港の滑走路を現在の2,500メートルから3,000メートルに延長する自治体の要請を受けて、国は2020年度に北九州空港の滑走路を延長する調査を決定した。現在、環境アセスメントやパブリックインボルブメントの手続きが進められており、早ければ2027年度の供用開始が可能だとの報道もある。

次に24時間利用可能な滑走路については、北九州空港は海上空港であり、24時間航空機の離発着が可能である。現在、羽田路線は早朝5時30分の出発便から、深夜12時45分の到着便までの運行ダイヤが設定されている。

北九州空港を「新福岡空港」にするためには、3つめの条件である福岡市からのアクセスを改善する必要がある。このうち博多駅から小倉駅までは、新幹線でおおよそ16分の所要時間で、日中は1時間に7～8本の列車が運行されている。したがって、問題となるのは、小倉駅から北九州空港までのアクセスの改善である。このアクセスを抜本的に改善するには、小倉駅から空港駅までの「アクセス新線」を建設する必要がある。新幹線なら7分で、在来線でも12分で到達可能であり、博多駅から30分という条件を十分に満たせる。また、実現までにそれほど時間がかからない緊急改善策としては、①日豊本線「空港口駅」の新設と②小倉駅から空港までの道路アクセスの整備が考えられる。

## (3) 「アクセス新線」：「新幹線ルート」と「新門司在来線」ルート

図1 「新幹線ルート」と「新門司在来線」ルート



考慮すれば，着手から完成までにおよそ 10 年かかることが見込まれる。

表 1 「アクセス新線」ルートの特徴

ルート	小倉からの所要時間	博多からの所用時間	概算総工事費
新幹線ルート	7 分	23 分	1,616 億円
新門司ルート	12 分	28 分	680 億円

「アクセス新線」のルートの特徴を，表 1 に整理する。博多駅から小倉駅までの所要時間が 16 分であることを考慮すると，「新幹線ルート」の場合には博多駅から 23 分で，「新門司ルート」でも博多駅から 28 分で空港駅まで到達することが可能である。

## 2. 福岡市から北九州空港へのアクセス緊急改善策

### (1) 「空港口駅ルート」

「アクセス新線」の建設には、10年程度かかることが想定される。一方で、北九州空港の滑走路3,000メートル化はすでに調査・検討が進んでおり、新線の建設よりも早く供用が開始されることが見込まれる。したがって、滑走路3,000メートル化による旅客需要の増加には別の手段で対応する必要がある。

現在、小倉駅から空港までのアクセス手段は、日豊本線で朽網駅まで行き、そこから路線バスに乗るルートと、小倉駅から直通の空港リムジンバスを利用するルートがあるが、いずれも移動に時間がかかる。

そこで、日豊本線の北九州空港に近い地点（朽網駅～苅田駅間）に、特急停車駅である「空港口駅」を新設し、「空港口駅」から空港までをバスで結ぶルートを提案する。これを「空港口駅ルート」と呼ぶことにする。

図2 空港口駅ルート



### (2) 「空港口駅ルート」による時間短縮効果

#### ① 小倉駅からの時間短縮

現在、小倉駅から北九州空港まで鉄道とバスを乗り継ぐと、小倉駅から日豊本線で朽網

駅まで普通列車でおよそ 20 分、朽網駅から空港までやはりおよそ 20 分かかる。乗り換え時間を無視してもおよそ 40 分必要となっている。なお、特急ソニックのほとんどの列車で、小倉駅の次の停車駅は行橋駅（朽網駅や苅田駅よりも大分・別府寄り）となっており、小倉駅から朽網駅までの移動には普通列車のみを利用するケースがほとんどである。

もし、空港口駅を新設し、空港口駅に特急ソニックを停車させると、小倉駅から空港口駅までおよそ 12 分、空港口駅から空港までバスでおよそ 8 分の合計およそ 20 分で到達可能となる。

空港までのバス所要時間が、なぜ現行の半分以下になるのかということ、それは「苅田北九州空港インターチェンジ」出口からの高架道路を利用できるため、信号と混雑を避けられることから、8 分での到達が可能となるのである。

## ② 小倉以外の駅からの時間短縮

「空港口駅ルート」は、博多や小倉以外の駅からの旅客にとっても、大きな利便性の向上につながる。

まず、博多、赤間、折尾、黒崎などのソニック停車駅からの旅客にとっては、列車を乗り換えることなく空港口駅まで到達できることは、大きなメリットである。

また、大分方面からの旅客獲得も見込むことができる。現在、大分方面の最寄りの特急ソニック停車駅は行橋駅であり、大分方面からの旅客が北九州空港を利用する場合、行橋駅で乗り換えて朽網駅まで来るか、行橋駅から空港までタクシーに乗るしかない。特急で空港口駅まで来ることができれば、大幅な時間とコストの節約になる。なお、現在の大分空港の運用時間も 7 時 30 分から 22 時 30 分であり、深夜の羽田からの旅客需要も少なくなっていくと思われる。

## (3) 「空港口駅ルート」のその他の利点

「空港口駅ルート」の利点は、これまでに述べた点以外に、次の 4 つが考えられる。

- ① 新駅の建設費用は 10～15 億円程度
- ② 新駅周辺の開発が可能である。
- ③ 新駅周辺、あるいは新駅～空港間には、トヨタ自動車・日産自動車および日産車体の工場があり、関連事業所も集積している。未利用地もあるため、近未来的 IT 工業地帯への再開発が促進される。
- ④ （空港近接型の）大型商業施設の建設も見込まれる。

## (4) 空港口駅と空港ターミナルに関する選択肢

「空港口駅」と「空港ターミナル」のあり方（チェックインの方式）については、3つの選択肢が考えられる。

第一は、現状の通り、荷物を持って空港ターミナルまで行き、空港ターミナルでチェックインする方式である。第二の方式は、空港口駅で（エアポートバスに乗る前に）チェックインする方式である。スーツケース等の手荷物も空港口駅のチェックインカウンターで預けることができる、かつて東京の箱崎にあった「シティ・エア・ターミナル」での成田空港チェックインと同じ方式である。第三の方式は、空港口駅に隣接するターミナルビルを新たに建設し、このターミナルビルでチェックインを完了し（つまり、ここからエアサイドとなる）、空港専用バスでターミナルビルからゲートまで行く方式である。これは、香港・マイアミなどに見られる、ターミナルから離れたところにある搭乗ゲートまでバス等で移動する方式である。

## (5) アクセスルートの比較

これまでに紹介した3つのルート「新幹線ルート」「新門司ルート」「空港口駅ルート」の特徴を表2に整理する。

「新幹線ルート」は、小倉駅と空港の間を7分で結び、3つのルートの中で最も所要時間が短い。概算総工事費1,600億円を超え、最も高い。「新門司ルート」の所要時間は12分で、概算総工事費は680億円となっている。「空港口駅ルート」は、所要時間は鉄道とバスを合わせて20分かかるが、概算総工事費は10～15億円程度と最も安価なルートである。また、「新幹線ルート」と「新門司ルート」のアクセス新線は、開業までに10年以上かかると予想されるが、「空港口駅ルート」はそれより早期に実現可能である。

表2 北九州空港アクセスルートの特徴

ル ー ト	所要時間	概算総工事費	運 賃
新幹線ルート	7分	1,616億円	1,630円
新門司ルート	12分	680億円	800円
空港口駅ルート	鉄道12分 +バス8分	10～15億円	鉄道800円 +バス運賃

## (6) 道路アクセスの整備による時間短縮方策

「空港口駅ルート」とは別の、もう一つのアクセス緊急改善策は、小倉駅からの空港リムジンバスの所要時間短縮である。その骨子は、小倉駅北口の2階レベルに、バスターミナルを新設（そして、都市高速までダイレクトに接続）することと、都市高速の長野ラン

プから空港道路に至る国道 10 号線を高架バイパス化することである。

図 3 長野・空港間の高架バイパスルート



小倉駅から北九州空港まで、空港リムジンバス（エアポートバス）が走っている。そのルートは、小倉駅を出て、交通量の多い一般道を経由し、小倉駅北ランプから北九州都市高速道に入り、小倉東インターチェンジから九州自動車道、東九州自動車道を経由して、苅田北九州空港インターチェンジからは空港道路を通過して空港に至るルートである。駅から空港まで直行するエアポートバスの所要時間は、現状ノンストップ便で 40 分かかっている。その所要時間のうち、小倉駅から小倉駅北ランプまで、および小倉東インターチェンジ（長野ランプ）から空港道路までの所要時間を短縮（迂回の是正と信号の回避による）することで、ルート全体の所要時間の大幅な短縮が期待できる。

### (7) 検討を要する課題

また以上より、「空港口駅ルート」に関連した次のような課題が考えられる。

- ① 地元、自治体の協力（駅周辺基盤整備、踏切廃止等）
- ② 空港口新駅における空港ターミナルの規模
- ③ 鉄道建設と合わせた都市再開発の進め方
- ④ 空港島の空地をどう利用するか
- ⑤ 新門司駅周辺の開発の進め方



## 北九州空港新線フォーラム 開催日時・議題

### 第1回 令和2年11月11日

- ① 北九州空港アクセス鉄道の課題と論点整理
- ② 北部九州は成長の壁をどう乗り越えるべきか
- ③ 今後の進め方

### 第2回 令和2年12月23日

- ① 北九州空港の運用（運営・整備等）
- ② 朽網特急停車駅に係る条件等
- ③ 次回の開催について

### 第3回 令和3年2月1日

- ① 北九州空港臨空タウンの可能性
- ② 新駅から空港までのアクセスについて
- ③ 次回の開催について

### 第4回 令和3年5月10日

- ① 新門司ルート of 課題等について
- ② 次回の開催について

## 北九州空港新線フォーラムメンバー

(敬称略、職名は当時)

<b>九州旅客鉄道株式会社</b>		
総合企画本部経営企画部	担当部長	高山 智宏
総合企画本部経営企画部	鉄道・開発計画	担当課長 力武 基樹
総合企画本部経営企画部	鉄道・開発計画	主査 佐野 弘典 (第1回～第3回)
総合企画本部経営企画部	鉄道・開発計画	主査 村上 明子 (第4回)
<b>北九州市</b>		
港湾空港局	空港企画部空港企画課	空港機能強化担当課長 椿 辰一郎
港湾空港局	空港企画部空港企画課	アクセス施設整備担当係長 大部 俊介
港湾空港局	空港企画部空港企画課	アクセス施設整備担当主任 上田 亮
建築都市局	計画部 都市交通政策課	企画調査係長 澤田 尚人
建築都市局	計画部 都市交通政策課	主査 恒川 幸次郎 (第1回～第3回)
建築都市局	計画部 都市交通政策課	主査 相原 康平 (第4回)
企画調整局	政策部 企画課	企画係長 下野 一寿 (第1回～第3回)
企画調整局	政策部 企画課	企画係長 西原 克幸 (第4回)
<b>公益財団法人 アジア成長研究所</b>		
理事長/所長	八田 達夫	
客員教授/西日本工業大学学長	片山 憲一 (第2回～第4回)	
主任研究員	田村 一軌	
事務局長	眞藤 和徳	
事務局主査	土谷 和美	
<b>オブザーバー</b>		
北九州エアターミナル株式会社	社長	西田 幸生 (第2回～第4回)
株式会社 MK 総合研究所	代表取締役所長	幕 亮二 (第3回～第4回)
株式会社福山コンサルタント	上席理事	中村 宏 (第3回～第4回)
株式会社福山コンサルタント北九州本社		宮崎 和博 (第3回～第4回)

この報告書は、アジア成長研究所の責任において作成したものであり、必ずしも上記の企業、自治体、および個人の見解を反映したものではない。