



北九州市は今年2月、北九州空港の一層の活性化を図ろうと「北九州空港大作戦」と銘打ったプロジェクトを発表した。第1弾は空港へのアクセス強化で、このなかでエアポートバスの増便や、特急列車の空港最寄り駅への停車が検討されているが、シンクタンクのアジア成長研究所の研究会からは、同時並行的に「空港ゲートウェイ新駅」建設の準備を急ぐべきとの指摘も上がっている。

北九州空港の活性化で「稼げるまち」実現へ

新駅建設で空港へのアクセス強化

エアポートバス増便や特急で新たな停車駅

武内和久北九州市長は、「稼げるまち」を実現するため、「空港アクセスの強化」を、重要プロジェクトに位置付け、今年2月に「北九州空港大作戦」としてその第1弾を発表した。エアポートバスでは、小倉駅や朽網駅^{くさみ}の増便や、路線網のさらなる拡充を図り、鉄道では、JR日豊本線の空港に近い駅を特急停車駅とすることを検討している。この鉄道に関する提案の具体策として、北九州市のアジア成長研究所（AGI、北九州市）の「空港アクセス研究会」は、新しい特急停車駅として、既存最寄り駅の整備をするともに「空港ゲートウェイ新駅建設の準備を直ちに進めるべき」と提言する報告書を発表した。

急増するインバウンドの受け入れや、北九州空港滑走路の3000m²化への対応などに備えるため、北九州空港へのアクセス強化の緊急性は高い。しかし、空港へのアクセスの抜本的な改善策であるJR小倉駅から北九州空港までの在来線や新幹線の延伸には、環境アクセスを含めて約10年かかるため、間に合わないのが実情だ。一方、空港に比較的近いJR日豊線の駅に、特急を停車させることは、短時間で可能になる。

現在、特急ソニックは、JR博多駅から出て折尾・黒崎などの各駅に止まり、小倉駅で停車した後は、そのほとんどが列車の次の停車駅は行橋駅となっており、空港へのアクセスには時間がかかり過ぎる。そのため、空港により近接する駅に特急を停



JR朽網駅ルートと新駅ルート(アジア成長研究所)

車することが検討されてきた。具体的には①現在普通列車しか停車していない朽網駅に特急列車を停車する案②空港ゲートウェイ(空港口)新駅を建設して特急列車を停車する案が提案されてきた。

右下の地図には、朽網駅から空港までのバスルートと、九州高速道路の空港インターチェンジを出たすぐの場所に、空港ゲートウェイ新駅を建設した場合のエアポートバス・ルートが示されている。朽網駅バスルートは、20分かかる。一方、空港ゲートウェイ新駅バスルートは高架の空港アクセス道路を使うことができるため、8分かかからない。

特急が停車する空港ゲートウェイ新駅を設置することは、市議会でも言及されるなど、関心が高まっている。

JR朽網駅の再整備と同時並行で新駅建設を

市は、まずJR朽網駅に特急列車を停車させることとし、その利用者が十分多ければ、特急停車駅に対する潜在需要があることの証だとして、空港ゲートウェイ新駅建設を検討する方針だ。

これに対して、AGI研究会の報告書は、「新駅設置の準備は、直ちに行う必要がある。JR朽網駅の特急停車駅としての実績が出るのを待つべきではない」と指摘する。同報告書は、新駅建設を急

特急の新たな停車駅として検討されているJR朽網駅



ぐべき主な理由を二つ挙げている。

一つ目は「朽網駅に特急が停車しても、小倉駅からの乗客の大半は直行バスを利用し続けるが、新駅ができること、小倉駅からの乗客の大半は新駅を利用すると考えられる」とする。小倉駅から空港までは、現在直行バスで33分かかるが、特急の朽網駅ルートでは、36分、新駅ルートでは、25分で行けるためだ。すなわち、朽網駅の利用実績が乏しくても、数多くの乗客が新駅を利用する可能性が高い。そのため「朽網駅の利用実績を特急停車駅に対する潜在需要があることの証として用いるために新駅建設の準備を先延ばしすることは、合理的ではない」としている。

もう一つは「新駅建設は強力な運転手不足対策になる」ことである。直行バスと比べて、新駅経由では運転手を最大で4分の1に減らせるのに対して、朽網駅経由では6割しか減らせない。今後は、航空旅客需要の急増と、バスの運転手不足の深刻化が同時に予測されているので、バス運転時間の短縮は新駅の大きな利点になる。

また、新駅建設を先延ばしすべきでない理由は他にもあるという。

①新駅は北九州空港インターチェンジと直結しており、大分・別府行きの高速バスなどと、駅のバスターミナルで接続できるため、インバウンド客の急増に 대응することができる②新駅⇨空港間ルートは、直線であり信号機がないので、バスの自動運転が早期に実現可能である。これは、自動運転は強力な運転手不足対策になる。さらにこのルートは、レベル4の完全自動運転が可能で全国でもまれなルートであり、自動運転の早期からの経験が蓄積することで、全国に先駆けてレベル4を実現できる。

③新松山の臨空産業団地への企業立地が完成し、その通勤者が朽網駅を利用すると、団地へのバスルートでは交通渋滞とそれに伴う

大幅な遅れが生じる可能性が高い。しかし新駅を利用すれば、団地まで直行できるので、道路混雑が発生する可能性は極めて低く、短時間で通勤できる。また、自家用車通勤が減り、周辺道路の混雑を抑制する④仮に現在のバスの乗務員数を維持すると、新駅経由では、エアポートバスの空港までのアクセス時間が4分の1に短縮され、アクセス頻度を最大で4倍にできるため、日豊線を走る全列車に、アクセスバスが接続可能になる。利用者にとっても空港経営にとっても利便性が高まる。一方、朽網駅では、全列車への接続はできない。

このようにさまざまな理由で、空港ゲートウェイ新駅は一刻も早く建設すべきだとしているが、一方で「JR朽網駅を特急停車駅として整備することは、折尾・黒崎方面や大分方面からの乗客には、新駅完工までの間のアクセス改善策としての意義があるため、朽網駅の特急停車駅としての整備と新駅建設の準備は、両方とも直ちに始めるべきだ」としている。研究会の報告書を契機に、空港ゲートウェイ新駅に向けた議論が一層深まることが期待される。

(鳥海 和史)