

北九州空港アクセス改善研究会
報告書

「北九州空港ゲートウェイ駅新設の必要性」

令和6（2024）年7月

公益財団法人 アジア成長研究所

北九州空港アクセス改善研究会¹

報告書

「北九州空港ゲートウェイ駅新設の必要性」

2024年7月31日

現在、小倉駅＝北九州空港間の公共交通アクセスは、リムジンバスに全面的に依存している。しかも予想される需要の急増と、加速する運転手不足のために、このアクセス手段の供給力不備は、今後ますます深刻化していくと考えられる。本稿ではこの問題への対応策として北九州空港ゲートウェイ駅新設を急ぐ必要性を論じる。

1. 北九州空港へのアクセス改善の必要性

現在では、福岡空港の旅客が劇的に増えている。現に、国際線の旅客数は、2023年には史上最高になっており、コロナ前のような混雑がすでに発生している。福岡空港は滑走路を来年1本増設するが、（新旧滑走路が隣接しているため、管制上の必要性から、1つの滑走路から飛行機が飛び立った後でしか、もう1つの滑走路が使えないため）15%ほどしか旅客数を増やせないため、焼け石に水である。したがって、増え行くインバウンドの航空需要は、福岡空港から溢れ出し、24時間空港である北九州空港の需要が高まることが見込まれる。

しかも北九州空港は、2027年には、3000メートル滑走路が運用開始になる。このため、欧米やインド、中東とLCCを含めた国際航路を新設出来るようになるので、この国際線からの需要の急増も北九州空港には見込まれている。

一方、全国で急速に進んでいるバス運転手不足は今後ますます進行すると考えられており、現在の北九州空港へのアクセスシステムの供給力の欠如は、ますます深刻化する。

¹ 研究会の構成員は、田村一軌 AGI 主任研究員、中条潮 AGI 客員教授(日本交通学会元会長)、及び主査の八田達夫 AGI 理事長(日本経済学会元会長)である。

バスの運転手不足は、既に北九州空港へのアクセスの障害になり始めている。例えば、最近再開された韓国との路線の乗客に対して、リムジンバスの積み残しが発生している。観光客にとって、リムジンバスに乗れないことは、その後の旅程が一気に崩れるので大問題である。しかし現状では、リムジンバスの増便は容易ではない。さらに、最近報道されるように、福岡空港からのダイヴァート（福岡空港の門限時間による北九州空港への方向変更）が行われた際のバス調達も綱渡りである。現在は、臨時バスを3台から5台、急遽チャーターして対応している。しかしこれ以上のダイヴァートが起きると、このような対応をできる体制を整えることには無理がある。

したがって、バスに依存している現行の空港へのアクセスシステムでは、今後一層厳しくなる供給制約のために、近い将来に見込まれる急激な需要増に対応できない。バス輸送の逼迫に対処するため、このアクセスシステムの早期見直しが迫られている。

2. 日豊線のどの駅に特急を停車させるべきか

空港へのアクセスの抜本的な改善策は、小倉駅から空港まで、在来線や新幹線を延伸することである²。しかし鉄道の延伸には、計画決定時から完成まで環境アセスの期間を含めて約10年かかるから、バス輸送の逼迫への対策としては間に合わない。

より短期間に出来るアクセスの改善策は、日豊線の空港最寄り駅に、特急を停車させることである。

現在、特急ソニックは、博多駅から出て折尾・黒崎等の各駅に停まり、小倉で停車した後は、そのほとんどの列車の次の停車駅は日豊線の行橋駅である。しかし、小倉駅も行橋駅も、空港へのアクセスには時間がかかりすぎる。そこで、日豊線の空港最寄り駅に、特急を停車させることが提案されてきた。

具体的には、①朽網駅に特急電車を停車する案³と、②空港ゲートウェイ新駅を建設して、特急電車を停車する案⁴とである。それぞれの駅を地図上で示すと、図1のようになる。

² 八田達夫「福岡市がぶつかる成長の壁」『Voice』2019年10月号・11月号。

³ 朽網駅ルートは、例えば、北九州市、「空港大作戦」2024年2月
<https://www.city.kitakyushu.lg.jp/kou-ku/08500039.html> が提案している。

このうち朽網駅には普通列車が停車しているが、特急列車は停車していない。朽網駅から空港までのバスルートは、20分かかる。

一方、現在は存在しない空港ゲートウェイ新駅は、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建設する。新駅の前に、バス駐車場を造ると、高架の空港アクセス道路を使うことができるため、この新駅から空港まで延ばすルートは、8分しかかからない。なおこの新駅の建設には、2年と10~20億円の工費を要する。

図1 朽網駅ルートと新駅ルート



4たとえば、片山憲一「北九州空港を活用した地域経営」『東アジアの視点』, 2018年12月, p.30 https://shiten.agi.or.jp/shiten/201812/shiten201812_13_32.pdf では、一回の離着陸で大量のバス運行が必要になる LCC 対策として新駅建設が重要であることが指摘されている。また、2021年5月の苅田若久高架橋完成によって、新駅・空港間のバス乗車時間が12分から8分に減少したことを受けて、小倉駅から空港へのアクセス時間が、新駅ルートの方が、直行バスルートより短くなったことを、「AGI 北九州空港新線フォーラム中間報告書」, 2022年2月, pp.7-8 <https://www.agi.or.jp/publications/report/2021/2021-08.html> は、指摘している。さらに、新駅に対する需要予測も含めた建設の採算分析は、八田達夫「北九州空港のアクセス改善と北部九州の成長について」2023, <https://drive.google.com/file/d/1UHo-jMsaykmukIYIdNMFkOKCImE4Kwbc/view> の節 4.I が行っている。

表1は、これら①・②の特急停車をすることによって、現状と比べて小倉駅＝北九州空港間のアクセス時間がどうなるかを比較したものである。

表1. 小倉駅・空港間のアクセス時間のルート別比較

現在、アクセス改善策として、朽網駅、空港Gateway新設駅とに特急電車を停止する案が提示されている。アクセス時間を比較すると次のようになる。

現行（直行バス）	33分	
① 朽網駅に特急停車	36分	= 小倉・朽網（特急） 11分 + 朽網・空港（バス） 20分 + 乗換時間 5分
② Gateway新駅に特急停車	25分	= 小倉・新駅（特急） 12分 + 新駅・空港（バス） 8分 乗換時間 5分

この表が示すように、小倉駅から空港に着くまで、直通バスでは33分、①の朽網駅に特急を停車するルートでは、36分、②の空港ゲートウェイ新駅に特急停車するルートでは、25分かかる。（なお、鉄道からバスへの乗り換え時間を5分と想定している。）

実は、①の朽網駅＝空港駅間には信号機が朝夕は混雑が激しいものを含めて7つの信号があるため、36分という所要時間は安定していない。特に、今後進行する予定の新松山の臨空産業団地への企業立地が完成すると、朽網駅バスルートでは混雑とそれに伴う大幅な遅れが生じるため、実際の所要時間は36分よりかなり長くなることが多いだろう。一方、②の新駅から空港までの間には基本的に信号機がない（2つあるが連動可能である。）ので、所要25分という予測は正確である。

これらの比較をして直ちに分かることは、小倉からの朽網駅ルートによる空港へのアクセス時間は、直行バスより時間がかかることである。その上、朽網駅ルートでは、スーツケースを抱えたバス＝鉄道の乗り換えを朽網駅でしなければならないから、小倉駅発の空港利用者の大半は、直行バスを使い続けることになることである。反対に、新駅ができると、大半の旅客は、直行バスから

アクセス時間が短い鉄道にシフトするだろう。したがって、②の新駅の利用者は、①と比べて格段に多いだろうと予測される。

3. 空港新駅建設の準備を直ちに開始すべき理由

北九州市の「空港大作戦」では、特急列車を、短期的には、朽網駅に、中期的には新駅に停車させることとなっている。市の関係者によれば、「まず朽網駅に特急列車を停車させ、その利用者数が十分多ければ、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」という方針である。

しかし、新駅設置の準備は、直ちに行う必要がある。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。その主な理由は次の2つである。

第一は、上で見たように、朽網駅に特急を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、新駅ができると直行バスの利用をやめて、新駅を利用すると予測されることである。これは、**朽網駅の利用実績は、新駅利用の予測には参考にならないことを意味する**。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。

第二は、**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。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現状では、バス運転時間の短縮は新駅の大きな利点になる。

新駅建設を先延ばしすべきでない理由は他にもある。

1. **新駅は北九州空港インターチェンジと直結している**ので、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応えることが出来る。
2. 新駅＝空港間ルートは、直線であり信号機がほとんどないので、バスの自動運転を早期に実現可能である。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な全国でも稀なルートなので、自動運転の早期からの経験の蓄積があると、技術進歩や規制改革に即座に対応して、**全国に先駆けて、レベル4を実現できる**。

3. 今後竣工する予定の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ので、自家用車通勤が減り、周辺道路の混雑を抑制する。これは、**臨空産業団地の価値を高めるであろう。**
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 33 分から 8 分に短縮されるため、アクセス頻度を最大で 4 倍にできるから、**日豊線を走る全列車に、アクセスバスが接続可能**になる。特急の頻度を気にせずに、空港での食事や買い物ができるようになるのは、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、現行に比べて、バスの接続が可能になる頻度を 1.6 倍にしかできないから、全列車への接続はできない。

4. 結論

このように多様な理由で、空港ゲートウェイ新駅は、一刻も早く建設すべきである。とくに、朽網駅の利用実績は、新駅利用の予測には参考にならないため、朽網駅の利用実績がでるまで、新駅建設を先延ばしすべきだとするには合理性がない。さらにも新駅の建設は、年を追って深刻化するバス運転手不足の解決に強力な対策になる。

ただし、新駅建設と並行して、朽網駅を特急停車駅として整備することには、一定の意義がある。朽網駅の整備は半年もあればできるので、朽網駅ルートを整備すれば、折尾・黒崎方面や大分方面からの乗客には、新駅建設が完了する前の 2～3 年の間も、特急を利用してもらうことができるからである。

つまり、朽網駅整備は、新駅完工までの間の部分的なアクセス改善策としての意義がある。しかし、空港ゲートウェイ新駅建設の準備も、それと並行して直ちに始めるべきである。

北九州空港アクセス改善研究会報告書「北九州空港ゲートウェイ駅新設の必要性」

令和 6（2024）年 7 月発行

発行所 公益財団法人アジア成長研究所
〒803-0814 北九州市小倉北区大手町 11 番 4 号
Tel : 093-583-6202 / Fax : 093-583-6576
URL : <https://www.agi.or.jp>
E-mail : office@agi.or.jp
