

これまでのアクセス鉄道に関する調査研究について

令和6年1月11日 市議会事務局政策調査課

1 令和4年6月17日 所管事務の調査

(1) 港湾空港局からの説明

- ・平成13年度から平成15年度にかけて、本市が北九州空港アクセス鉄道整備検討委員会を開催し、以下の3つの案を得た。
 - ①在来線新門司ルート：小倉駅～空港間（新門司地区に途中駅を設置）を在来線型の列車で結ぶルート
 - ②高規格新門司ルート：小倉駅～空港間を新幹線タイプの列車で結ぶルート
 - ③在来線下曾根ルート：下曾根駅～空港間を在来線の列車で結ぶルート
- ・平成15年度から平成17年度に、国と福岡県によりこの3ルートを軸とした北九州空港軌道系アクセス検討委員会が開催され、採算性確保のためには、**成田高速鉄道アクセス線整備事業と同じ国庫補助の適用を受けた上で、最も採算性がよい在来線新門司ルートの場合に、年間450万人という航空旅客数が必要との結論を得た。**
- ・平成19年度から平成22年度に、本市が3ルートの採算性向上に向けた検討を行い、航空旅客以外の鉄道利用者を増加させることによって鉄道事業の採算性向上に寄与することが分かった。そこで、途中駅の設置や空港島への企業立地等によって押し上げられる鉄道旅客を見積もった結果、**最も採算性がよい在来線新門司ルートで年間300万人の航空旅客が必要との結果を得た。**
- ・なお、この当時の航空旅客数は120万人程度で推移しており、300万人とは乖離していることから、アクセス鉄道の検討は一旦休止し、**200万人を超えた際に再開することとした。**

- ・令和2年11月から令和3年5月に、公益財団法人 アジア成長研究所とJR九州、本市の3者で勉強会を4回開催し、アジア成長研究所が結果を取りまとめた。

その概要は、JR日豊本線の**朽網～苅田間に新駅を設置し**、新駅と空港間をバスで結んでアクセスの利便性を高めることで、鉄道利用による空港利用者を増やし、鉄道事業の採算性確保の目安である年間300万人の航空旅客達成につなげることが可能だとするものだった。

(2) 委員からの質問・意見

- ・アクセス鉄道ができることにより企業誘致等も期待できるため、今後、アクセス鉄道を検討する際には、**鉄道の整備による経済波及効果も加味してもらいたい。**
- ・多額の費用を投じて「在来線」によるアクセス鉄道を整備するほどの価値があるのか疑問に思うが、「新幹線」を北九州から宮崎までつなぎ、その中で北九州空港を停車駅の一つとするのなら、整備する価値があるのではないか。

2 令和4年7月15日 所管事務の調査（参考人招致）

(1) (公財)アジア成長研究所理事長 八田達夫氏からの説明

- ・北九州市が空港に関して需要予測等の調査を行った10年前と今とでは、根本的に事情が変わった。**潜在的なインバウンドの需要があるということと、北九州空港の滑走路3,000m化の実現性が高まったことである。**
- ・旅客のためにはアクセス鉄道が必要であるが、鉄道整備には10年かかると見込まれる。そのため、緊急改善策として東九州道の北九州空港インターのそばに、日豊本線の特急停車駅として「**空港口駅**」を造ることを提案する。空港口駅からはアクセス道路を通るバスを走らせれば8分で空港まで行けるため、小倉駅から空港口駅までの12分と合わせて所要時間は20分となる。

- ・今まで議論されてきたアクセス新線と空港ルートとを比較すると以下のとおり。

ルート	所要時間 (小倉～空港)	総工費
高規格新門司ルート	7分	1,616億円
在来線新門司ルート	12分	680億円
空港ルート	20分	10～15億円

- ・空港ルートは、総工費が低いうえ、空港駅には特急列車がとまるため、博多・赤間・折尾・黒崎といった駅からや大分方面からの利用も見込める。
さらに、空港駅は空港に近く未利用地もあることから、駅周辺の再開発も可能である。
- ・アクセス鉄道の採算性については、福岡空港の航空需要を引き受けることが鍵になる。
インバウンド需要はビザの緩和とアジアの経済成長により今後伸びるが、福岡空港は容量制約があるため低く見積もっても2027年の時点で707万人が溢れ出すと予測される。
- ・北九州空港への福岡発の乗客数としては、福岡空港から溢れる航空旅客数の6割が北九州空港を利用し、そのうちの半分がアクセス新線を利用すると見込んでおり、2027年には707万人の3割である212万人になると予測される。
- ・アジア成長研究所では、2027年度のアクセス新線の乗客数は、福岡発着が212万人で、小倉発着は2018年の数値を据え置いて99万人としており、合計311万人と予測している。

- ・これを基に、アクセス新線の想定開業年である2027年における採算性について算出した結果は以下のとおり。

ルート	高規格新門司ルート	在来線新門司ルート
事業費	1,616 億円	680 億円
年間総収入	96.4 億円	38.5 億円
博多発利用者からの料金収入	80.3 億円	30.6 億円
小倉発利用者からの料金収入	16.1 億円	7.9 億円
年間総費用	90.0 億円	27.7 億円
年当たり事業費(30年償還)	53.9 億円	22.6 億円
年当たり変動経費	36.1 億円	5.1 億円
年間利益	6.4 億円	10.8 億円

(2) 委員から八田氏への質問・意見

- ・アクセス鉄道の導入に向けて、今後、本市や市議会は具体的に何をすればよいか。
⇒建設費用をどこが負担するかという問題はあるが、空港口駅を造ることに特化してよいのではないかと思われる。駅の設置場所となる苅田町の説得が課題になるが、北九州市と福岡県が協力し、場合によっては再開発計画までつくり、三方よしの状況をつくることが重要になるとと思われる。
- ・福岡空港から溢れる利用客が北九州空港を利用するようになるという説明だったが、近くて便利な福岡空港の利用客が、空港口駅ができることで北九州空港を利用するようになるだろうか。
⇒東京に行くビジネスで客は福岡空港を使い続けるだろうが、今後、福岡空港の着陸料は上がると思われるため、時間に余裕のある利用客は北九州空港を利用するようになる。空港口駅ができることで北九州空港のアクセスは関西空港や成田空港よりも良くなる。

- ・北九州空港の滑走路の 3,000m化は、必ずしも旅客数の増加に寄与しないのではないかとの声が地域のビジネス界からも上がっていたことがある。3,000m化は旅客に貢献すると考えるか。
⇒空港へのアクセスがよくなければ旅客への貢献には時間がかかる。小倉駅からの旅客需要を望むのは非常に不安定で、**福岡市からの需要を望む必要があり、そのためにはアクセスが必要**だと思われる。鉄道だけでなく様々な手段を講じる必要がある。
- ・北九州空港の滑走路が 3,000mになり欧米路線の就航が可能になったとしても、福岡空港ですら欧米路線が成功しているとは言えない中で、北九州空港で欧米路線が成功するのだろうか。
⇒福岡空港の滑走路は 2,800mであるため無理をしないと欧米に航空機を飛ばせず、そもそも福岡市に外資系企業がないため国際線のビジネス客が少ない。
北九州空港の滑走路が 3,000mになると、北九州市に一部の外資系企業が来だすため、そうすると就航の度合いも増えていくものと思われる。小倉駅周辺は高層ビルの建設も可能なため、国際的なビジネスの拠点になり得るとと思われる。

(3) 委員から港湾空港局への質問・意見

- ・北九州空港と福岡空港を結ぶことは、福岡県にとってメリットが高いと思うので、北九州空港へのアクセス鉄道に関する構想について県としっかり話し合う必要があると感じた。

3 令和4年11月15日 行政視察（仙台空港）

仙台空港アクセス鉄道は、平成19年に開業し、宮城県名取市にある同空港とJR東北本線の仙台駅とを結ぶ重要なアクセス手段である。仙台駅から空港までの所要時間は約25分、運賃は660円で、コロナ前の令和元年度の鉄道乗降客数（美田園駅、杜せきのした駅、仙台空港駅）は3,975,453人であった。鉄道の運営は第3セクターの仙台空港鉄道株式会社が行っている。

(1) 宮城県土木部空港臨空地域課、仙台空港鉄道(株)からの説明

- ・ 空港利用者に占めるアクセス鉄道利用の割合について、開業時は約4割だったが、現在は空港コンセッションの影響等もあり、6割弱に増えている。
- ・ 利用者数は、**鉄道の開業に合わせて街開きした沿線の「なとりりんくうタウン」の住民の増加や空港民営化後の積極的な路線誘致等に伴う仙台空港利用者の飛躍的な増加等を背景に、震災後の平成24年度からコロナ前の令和元年度まで8年連続で過去最高を更新し、平成29年度には1日当たりの利用者数1万人を達成することができた。**
- ・ 鉄道整備は、仙台空港線 7.1kmのうち、一般部の 6.1km は仙台空港鉄道(株)、仙台空港敷地内の 1 km は国、軌道部は仙台空港鉄道(株)がそれぞれ行った。**総事業費は 331 億円**で、そのうち、仙台空港鉄道(株)の事業が 299 億円（内訳は出資金が 71 億円、国・県・市からの補助金が 71 億円、宮城県や金融機関等からの借入金が 168 億円）、関連事業費が 32 億円となっている。
- ・ 列車の運行は、JR東北と仙台空港鉄道(株)の共同運行方式を採用している。列車は、1日 44 往復 88 本運行しており、そのうち 2 両編成が 28 本、4 両編成が 60 本となっている。全列車が仙台駅～仙台空港駅間でワンマンの直通運転で、到達時分は、普通列車が約 25 分、快速列車が約 17 分である。
- ・ 仙台空港鉄道(株)の経営状況について、開業当初から、世界的な空港需要の低迷や新型インフルエンザの拡大等があり、想定の利用者数を下回る状況が続いていた。平成 23 年の東日本大震災では約半年間、運行不能となったが、**県が上下分離方式により鉄道施設の一部を買い取ったため、その売却代金で民間の銀行からの借入金を全額返済した。**平成 24 年から利用者が増加し、平成 30 年度には黒字決算となったが、コロナ禍で大幅な減収となり、現在に至っている。

(2) 委員からの質問・意見

- ・ 仙台空港鉄道(株)の採算性はどうなっているか。
⇒当初から採算性は厳しく、5年に1回の運賃値上げを想定していた。単年度黒字になったのが平成30年度で、利用者数が約371万人であったことから、当初の事業計画にあった1日の利用見込みが1万人というのは、採算ラインではない。
- ・ 宮城県と仙台空港鉄道(株)の役割分担として、鉄道事業に係る維持管理費や固定資産税の負担はどうなっているか。
⇒日常的な維持管理は仙台空港鉄道(株)が行っており、災害等で大規模な修繕が必要になった場合は、費用負担等について宮城県と相談して決めることになっている。
また、固定資産税の負担は、上下分離方式で宮城県の資産となった土地等に係る税に相当する額を宮城県が自治体に交付金で支払う制度がある。この交付金に相当する額を仙台空港鉄道(株)が宮城県に支払っている。

(3) 視察終了後の意見交換(12月13日)における委員からの意見

- ・ 仙台空港とは条件が異なるものの、北九州空港へのアクセス鉄道の導入は、採算性等の問題があって厳しいという印象を強く持った。行政の負担がないと事業が成り立たないとの説明もあったことをしっかりと踏まえる必要があると感じた。
- ・ 仙台空港アクセス鉄道は、空港利用者数が年間350万人から400万人ぐらいあり、かつ上下分離方式の導入や途中駅の設置もありながら、経営的には黒字になるかどうかというところだということを知り、北九州空港でアクセス鉄道を導入しても採算性を確保するのは厳しいと感じた。
一方で、アクセス鉄道という新たな路線ができることで、周辺の街の発展が見込めるといった経済波及効果や、空港への移動における定時性の確保といった、鉄道事業者の経営状況に反映されない効果もあるため、そうしたことも含めてアクセス鉄道に関する議論をしてもよいのではないかと感じた。

- ・本市が発展していく上で、東京とのパイプを太くすることが重要となるため、北九州空港を使いやすくするためにアクセス鉄道を導入することが重要だと考える。空港利用者が 200 万人に近づいた段階でアクセス鉄道についての議論を開始し、採算性を確保できる路線等を検討しておく必要があると感じた。
- ・報道等によると、熊本空港ではT S M Cの進出によりアクセス鉄道整備の検討が加速しており、佐賀空港ではJ A等から佐賀空港を物流拠点にとの意見が出ているとのことである。北九州空港においても、優先性を担保するためにアクセス鉄道の導入に関する検討を早く進めた方がよいと感じた。