

北九州空港アクセス鉄道について

1. これまでの検討

(1) 平成13年度～平成15年度（北九州空港アクセス鉄道検討委員会：北九州市）
JR小倉駅と北九州空港とを結ぶ「在来線新門司ルート」、「高規格新門司ルート」と
JR下曾根と北九州空港とを結ぶ「在来線下曾根ルート」という3つのルート案を得た。

(2) 平成15年度～平成17年度（北九州空港軌道系アクセス検討委員会：国・福岡県）
3ルートについて事業採算性を検討した結果、最も採算性が良い「在来線新門司ルート」
で、年間450万人の航空旅客が必要との結果を得た。

(3) 平成19年度～平成22年度

平成18年3月16日に北九州空港が開港し、初年度(H18)の利用実績は、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、本市は事業費や需要を精査の上、途中駅設置や空港島への企業立地などによ
る、鉄道旅客の需要増加策を検討した結果、最も採算性が良い「在来線新門司ルート」
にて、年間300万人の航空旅客で事業採算が確保されるとの結果を得た。

なお、当時の北九州空港の航空旅客数は120万人程度で推移しており、300万人と
はまだ乖離していたことから、アクセス鉄道の検討は一旦休止し、航空旅客数が200
万人を超えた際に再開することとし、既存のアクセス手段を活用しながら、航空旅客の
増加に向けて、利用促進に取り組むこととした。

◆ルート及び検討結果



ルート	在来線新門司	在来線下曽根	高規格新門司
概要	JR 小倉駅と空港間を結ぶ 在来線規格のルート案 (新門司地区に途中駅設置)	JR 下曽根駅と空港間を結ぶ 在来線規格のルート案	JR 小倉駅と空港間を新幹線 規格で結ぶルート案
ルート 延長	1 6 . 3 k m	1 0 . 6 k m	1 5 . 6 k m
事業費	6 8 0 億円	6 5 7 億円	1 , 1 8 8 億円
鉄道利 用者数	1 0 . 2 千人/日	4 . 0 千人/日	2 . 4 千人/日
必要な 航空旅 客数※	<u>3 0 0 万人/年</u>	4 2 0 万人/年	8 1 0 万人/年

※ 国からの補助について成田アクセス鉄道並みの補助率 1 / 3 を適用し、鉄道旅客増による需要拡大を見込んだ上、30 年間で累積資金収支が黒字転換することを鉄道事業成立の条件とした場合、事業採算性確保に必要な航空旅客数

※ 検討時点と比べ、現在は、人件費や資材コストが大幅に高騰しており、鉄道事業の採算性確保に必要な航空旅客数はさらに増加していると考えられる

(4) 令和2年度～令和3年度

その後、北九州空港の利用促進に取り組んできた結果、平成30年度には、航空旅客数が178万人となり、アクセス鉄道の検討再開の目安となる200万人に迫ってきたことから、検討再開の事前準備として、既存検討ルートの現地調査など、環境変化の確認を行うとともに、令和2年11月から令和3年5月にかけて、アジア成長研究所とJR九州、本市の3者による勉強会を計4回開催した。勉強会では、これまでの検討結果を示した上で、幅広の情報交換を行い、それぞれの考え方を相互理解し、確認する機会とした。

これを受け、令和3年6月には、アジア成長研究所が、北九州空港の航空旅客を拡大する案をとりまとめた。

◆アジア成長研究所のとりまとめ（概要）

最も採算性の良い新門司ルート建設においても、膨大な建設費と整備期間を要するため、まずは、JR日豊本線の朽網駅と苅田駅の間に新駅を設置するとともに新駅と空港とをバスで結び、アクセス利便性を向上させることで、鉄道利用による空港利用者を増やし、年間300万人の航空旅客達成に繋げていくことが可能である。

2. 当面の取組み（令和8年度時点）

アクセス鉄道検討再開の目安である航空旅客数200万人の達成に向け、引き続き、新型コロナウイルス感染症の影響により低迷した航空ネットワークの回復と旅客のV字回復に取り組んでいく。

なお、アジア成長研究所がとりまとめた、JR日豊本線の活用によるアクセス利便性向上方策については、駅の設置主体となるJR九州の下記の見解のとおり課題があり、現段階で実現を検討することは困難と聞いている。

- ・折尾・黒崎駅から空港までの所要時間を「朽網駅特急ルート」と比較した場合、2分程度の短縮となり、投資効果が限定的
 - ・特急列車が停車可能なホームの設置等に関する構造的な検証が必要
- 以上のことから、当面は朽網駅特急停車により利用者の拡大を着実に図っていく。