

# 北九州空港へのアクセス改善 と北部九州の成長

八田 達夫

アジア成長研究所 理事長

# 小倉駅・北九州空港駅間のアクセスの改善方策

## **[抜本策]**

足立山の下に鉄道「**アクセス新線**」を建設  
(7~12分)

## **[緊急改善策]**

1. 東九州道「北九州空港インター」のすぐそばに、  
**日豊本線の特急停車駅「空港口駅」**新設  
(鉄道12分+バス8分)
2. 小倉駅から北九州空港への**道路整備**

## 第1部

# 北九州空港へのアクセス新線

# 1. 「アクセス新線」：

「新幹線」ルートと「新門司在来線」ルート



## 2. アクセス新線の建設で時間短縮

- **新幹線ルート**は、小倉駅と空港を**7分**で結ぶ。
- **新門司ルート**は、小倉駅と空港を**12分**で結ぶ。

特急ソニックで博多から（小倉駅経由で）空港まで乗り換えなし。新幹線ルートと比べて、八幡・宗像などからの乗客には有利。



## 4. アクセスルートと比較：

ルート	小倉駅→北九州空港 所要時間	総工費	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
空港口ルート	12分 +8分 (バス)	10～15億円	800円 +バス運賃

## 第2部

# ソニック停車のための 空港口駅新設



# 1. 「空港口駅ルート」

- 新門司ルート建設には10年かかる。それ以前に、3,000 m化による需要増に早急に対応しなければならない。
- しかし現在、小倉駅から空港に日豊本線とバスでアクセスするには、時間がかかりすぎる。
- 「空港口駅ルート」は、日豊本線で空港に近い地点に、**特急停車駅**を新設し、そこからバスで空港を結ぶ。



## 2. 小倉駅からの 「空港口駅ルート」利用

- 現在、小倉駅から空港に鉄道利用すると、
  - ・ 日豊本線で朽網駅まで、普通列車で約20分（18～25分）
  - ・ 朽網駅から空港まで、 空港バスで19～20分かかる。乗り換え時間無視で**約40分**である。（なお特急ソニックの場合は、そのほとんどが小倉駅の次の停車駅は行橋駅である。）
- 一方、空港 IC 出口付近にJR駅を新設（空港口駅）し、空港口駅に特急ソニックを停めると、**約12分（JR）+8分（バス）の計20分**で行けるようになる。なお、空港 IC 出口からの高架道路を利用でき、信号と道路混雑を避けられるため、8分で空港に着くことができる。

### 3. 小倉駅以外の駅からの 「空港口駅ルート」利用

- 博多、赤間、折尾、黒崎から小倉駅での乗り換えなしで空港口駅まで行ける。
- 現在、特急ソニックのほとんどは、小倉駅の次は行橋駅に停まり、空港付近には停まらないので、大分方面からも、行橋で普通列車に乗り換える必要が無くなり、大幅な時間短縮になる。

## 4. 「空港口駅ルート」のその他の利点

- 新駅の建設費用は10～15億円しかかからない。
- 周辺の再開発が可能。
- 新駅周辺あるいは新駅と空港間は、空港に近く、トヨタ・日産両社があり、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される。
- この付近の大型商業施設の建設も見込まれる。

## 5. 空港口駅と空港ターミナルに関する選択肢

空港ターミナル駅に関して、以下の3つの選択肢がある。

- ① 空港で、現状のとおりチェックイン
- ② 空港口駅にスーツケース等をチェックイン  
(日本橋箱崎にあった成田空港チェックイン型)
- ③ 空港口駅隣接のターミナルビルで全チェックインを完了し、空港専用バスでターミナルビルからゲートまで行く (香港・マイアミ型)

## 6. アクセスルートと比較：

ルート	小倉駅→北九州空港 所要時間	総工費	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
空港口ルート	12分 +8分 (バス)	10～15億円	800円 +バス運賃

## 第3部

# 北九州空港への アクセス道路の整備

- 小倉駅北口の2階にバスターミナル新設
- 長野・空港間の10号線の高架バイパス化



# 長野・空港間の高架バイパスルート

