

宮崎空港連絡鉄道建設計画について

JR九州 正会員 ○前川 聡幸 JR九州 新宮 政徳

1. はじめに

近年の航空需要は時間的価値の上昇等を背景として増加傾向にある。しかし、地方空港の需要においては空港の背後にある比較的狭小な地域の利用者は多いが、空港から離れた地域の利用率は低いのが現状である。今後、航空機を用いた高速交通ネットワークを拡大するには、広範囲にわたる空港の背後圏に高速アクセスサービスを提供することが極めて重要である。そのため、空港アクセスとして輸送力と運行の定時性・速達性に特性がある鉄道が注目されている。

現在、空港と鉄道の結節は千歳、成田、福岡といった基幹空港には存在するが、本稿では、地方空港としては全国でも初めての例である宮崎空港連絡鉄道計画について報告し、今後の空港アクセス整備計画のあり方について提案するものである。

2. 宮崎空港とそのアクセスの現状

(1)宮崎空港

宮崎空港は宮崎市中心部から南約5Kmに位置し、第2種空港に指定されている。また利用旅客数の近年の伸びは著しく、約285万人(対62年度比140%)と全国8位(平成4年度実績)を占めている。

平成2年にはジャンボ機の離着陸が可能な2,500m級の滑走路に延伸されるとともに、空港ターミナルビルも移転・新装開業された。また、近年臨時便ながら国際線も発着している。

(2)アクセスの現状

宮崎県は、県中央に宮崎市(人口約29万人)、約90km離れた県北に延岡市(人口約13万人)、約50km離れた県南に都城市(人口約13万人)があり、典型的な分散型の県土を構成している。

宮崎空港利用者は、95%が県内を発祥とする人であり、そのうち宮崎市を中心とする宮崎市ゾーンが半数を占めており、アクセス手段はマイカー54%、タクシー20%、バス14%、鉄道8%と道路依存型である。しかしアクセス距離の長い地域では、県南地域が九州縦貫宮崎道で結ばれていることにより、マイカー・バスで88%を占めているが所要時間は1時間を超えている。また県北の延岡市では鉄道の比率が50%と平均値を大きく越えている。

このようにアクセス距離の長い県北・県南地域は高速交通体系の空白地であり、これを解消する方法として高速性・定時性に優れた交通アクセスの整備が必要とされ、その結果、空港連絡鉄道計画が具体化した。

3. 輸送需要の推定と輸送計画

(1)輸送需要の推定

空港における主要アクセス交通機関—鉄道、バス、自動車(タクシーを含む)別の分担率を、集計ロジックモデルにより推計し、空港利用客に鉄道分担率を乗じ算定した。(表-1参照)

将来の鉄道分担率は、現在のシェアより約8.7%増の18.8%程度になると想定され、平成8年度の空港駅乗降人員1,700人/日と推定されている。

(2)輸送計画

宮崎市内(宮崎、南宮崎)、空港間に連絡列車を設定しシャトル運転を行う。宮崎市内(宮崎、南宮崎以外)や都城といった宮崎以南の日豊本線列車との連絡をとる。延岡、日向方面については、現宮崎、南宮崎始発終着列車の一部を空港まで延長させる。また日南線方面については、新線分岐点で新駅を設置し接続をとることとし、県内各地とのアクセス輸送を確保する。

以上の結果、宮崎駅、空港間の所要時間が約8分に、また、県南・県北地域からは約20分の短縮となる。さらに、現行の宮崎市内中心部から空港までのバス本数に対して1.3倍程度の増加となり、速達性、定時性

頻度の面で大幅に改善される。輸送改善効果については、表－１に示す。

4. 建設概要

前３項(2)の輸送計画に基づき設備計画を検討した結果、以下のような建設概要となった。

(図－１参照)

①日南線南宮崎駅起点 2.5km付近から宮崎空港ビルまで約 1kmの新線（単線高架）を建設。

②線路容量確保及び日南方面との接続のために、南宮崎駅～空港駅間に駅を新設。

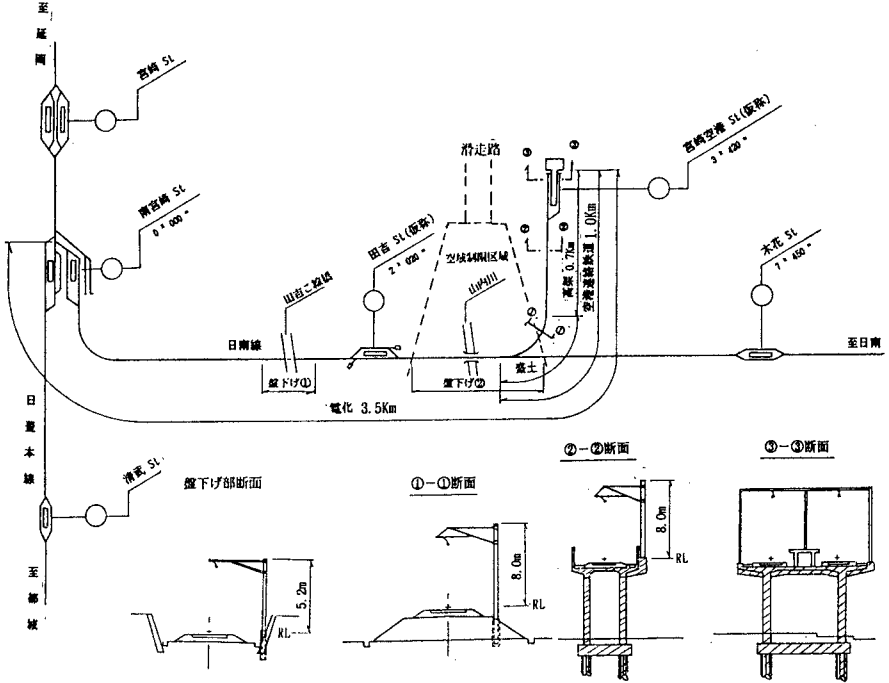
③延岡方面から電車列車の直通運転を可能とするために南宮崎～空港間を交流電化。

④電化設備が航空法の空域制限に抵触する区間及び電化空頭確保のため、一部路盤低下。

また、この工事は平成 6 年 7 月に工事着手を行い、平成 8 年度の開業をめざしている。

表－１ 輸送改善効果

区 間	所 要 時 間		短縮効果	鉄道分担率（％）	
	現 状	整 備 後		現 状	整 備 後
延岡～空港	列車＋バス 90分以上	列車 70分程度	△約20分	69.4	76.3
日南～空港	列車＋バス 80分以上	列車＋列車 60分程度	△約20分	10.2	22.7
都城～空港	列車＋バス 70分以上	列車＋列車 65分程度	△約 5分	2.7	5.2
宮崎市内～空港	バス 20分以上	列車 8分程度	△約12分	0.5	9.9



図－１ 宮崎空港連絡鉄道概略図

5. 事業費概算

空港連絡鉄道の総事業費約38億円をJR九州のみで負担すると採算面から困難である。そこで、空港敷地内の高架橋等の路盤構造物（約0.7km）の建設費約15億円は国が負担し（JR北海道新千歳空港方式）、運輸省の空港整備事業として第四港湾建設局が建設する。また、JR九州が建設するそれ以外の部分（軌道、建物、電気、空港敷地以外の路盤構造物）の建設コスト（約23億円）の1/2を、地元宮崎県が負担する。開業後、運輸省が整備した部分についてはJR九州がリースすることになる。

6. おわりに

わが国における空港へのアクセス整備は、自家用車のアクセスに重点をおいて行われてきている。一方、鉄道による空港アクセス整備は、現状では大都市圏に限定されている。しかし、欧米では、小規模の地方空港においてもアクセス鉄道が整備されている例があり、わが国の地方空港においても、そのいくつかは鉄道によってアクセス整備され得る条件にある。今回の宮崎空港連絡鉄道がこの先例となり、今後、高速アクセス・サービスの提供により航空網の高速性を高め、一日行動圏の拡大が図られることが期待される。

また、JR九州ではこの計画は日豊本線の高速化、宮崎駅高架につづく宮崎地区の第3のプロジェクトである。これらのプロジェクトが宮崎県の高速交通網の整備の一翼を担い、リゾート観光都市として発展を目指す宮崎に貢献できれば幸いである。