

夢、太宰府北鉄道

1. 概要

太宰府市は、重要文化財・史跡が豊富な観光都市であり、日本一の学園都市であり、また、福岡都市圏の住宅都市でもある。しかしながら、現在乗入れの鉄道は南ルートの西鉄太宰府線のみで、JRの駅は程遠く、観光目的の自動車の増加による交通渋滞の激化が、地域住民の生活環境に影響しており、今年の九州国立博物館開館後はさらに悪化のおそれがある。

その解決策として、北に隣接の宇美町に終点があるJR香椎線延伸の北ルートを提案したい。

現時点では夢であるが、市の自動車・環境問題の抜本対策、今後の高齢化社会の進展、さらに福岡新空港の雁ノ巣移転その他を視野に入れると、早急に検討しておくルートと考える。

2. 太宰府市の現状

市の面積は約30万平方キロで、その15%が史跡で占められ、老若男女と外国人の年間参拝客600万人の太宰府天満宮の外、太宰府政府跡その他日本歴史の宝庫であり、平成17年10月開館の「九州国立博物館」では、26万人の年間目標入館者数を見込んでいる。

万葉に始まる歴史的環境から諸学校も集中し、「対人口比学校数」日本一といわれ、小中学校13校以外に、高等学校4校、大学・大学院5校、短期大学3校、専修学校等2校で、合計27校を数える学生の街でもある。

これらの環境に恵まれ、福岡都市圏の住宅都市としても発展し、平成16年の人口は、6.6万人余に達しさらに増加を続けている。

3. 太宰府市の交通問題

(1) 道路の交通渋滞と鉄道の現状

正月三が日の参拝客だけで200万人に及び、市では学校校庭を臨時駐車場にするほか、鉄道の利用を呼びかけているが、西鉄太宰府線は単線であり混雑も激しい。通年もパークアンドライドを勧めている。年間乗降客は太宰府駅400万人、五条駅は250万人を超えていている。

また、市では、100円バスを運行し市民や観光客の足を確保し、「渋滞カレンダー」も出しているが、通常の休日の道路交通渋滞もひどく、全国初の「環境税」（交通体系の確立、環境保全その他）が提案されるなど、行政の苦悩も伺える。

(2) 公共交通アクセスの現状調べ

鉄道とバス又はタクシー（2人同乗とする）を利用した場合の宗像・筑豊、及び海の中道の3地区からの太宰府アクセスの交通機関別の距離、所要時間、1人料金、頻度の現状を調べると（表-1）の通りである。頻度は利用交通で1時間当たり最小回数の機関

（表-1）宗像・筑豊・海ノ中道地区からの太宰府アクセスの現状

JR 福津市	経由地 接続交通 項目	JR二日市駅経由		天神経由		JR宇美駅経由	
		タクシー(2人同乗)	バス・西鉄	地下鉄 ・西鉄	タクシー (2人同乗)	バス	
	距離 km	39.3	39.2	41.7	33.5	34.1	
	時間 分	68	93	93	78	104	
	料金 円	1,335	970	1,040	1,540	920	
	頻度 回/時	鹿児 6	西鉄 4	西鉄 4	香椎 3	バス 1	

JR 飯塚市	経由地 接続交通 項目	JR二日市駅経由		天神経由		JR宇美駅経由	
		タクシー(2人同乗)	バス・西鉄	地下鉄 ・西鉄	タクシー (2人同乗)	バス	
	距離 km	51.1	51.0	53.5	40.5	41.1	
	時間 分	88	113	113	96	122	
	料金 円	1,525	1,160	1,220	1,630	1,010	
	頻度 回/時	筑篠 5	西鉄 4	西鉄 4	香椎 3	バス 1	

JR 海中道 雁巣	経由地 接続交通 項目	JR二日市駅経由		天神経由		JR宇美駅経由	
		タクシー(2人同乗)	バス・西鉄	地下鉄 ・西鉄	タクシー (2人同乗)	バス	
	距離 km	33.1	33.0	35.5	26.7	27.3	
	時間 分	87	112	112	94	120	
	料金 円	1,155	790	860	1,380	740	
	頻度 回/時	香椎 3	西鉄 4	西鉄 4	香椎 3	バス 1	

（表-2）北鉄道(A案)

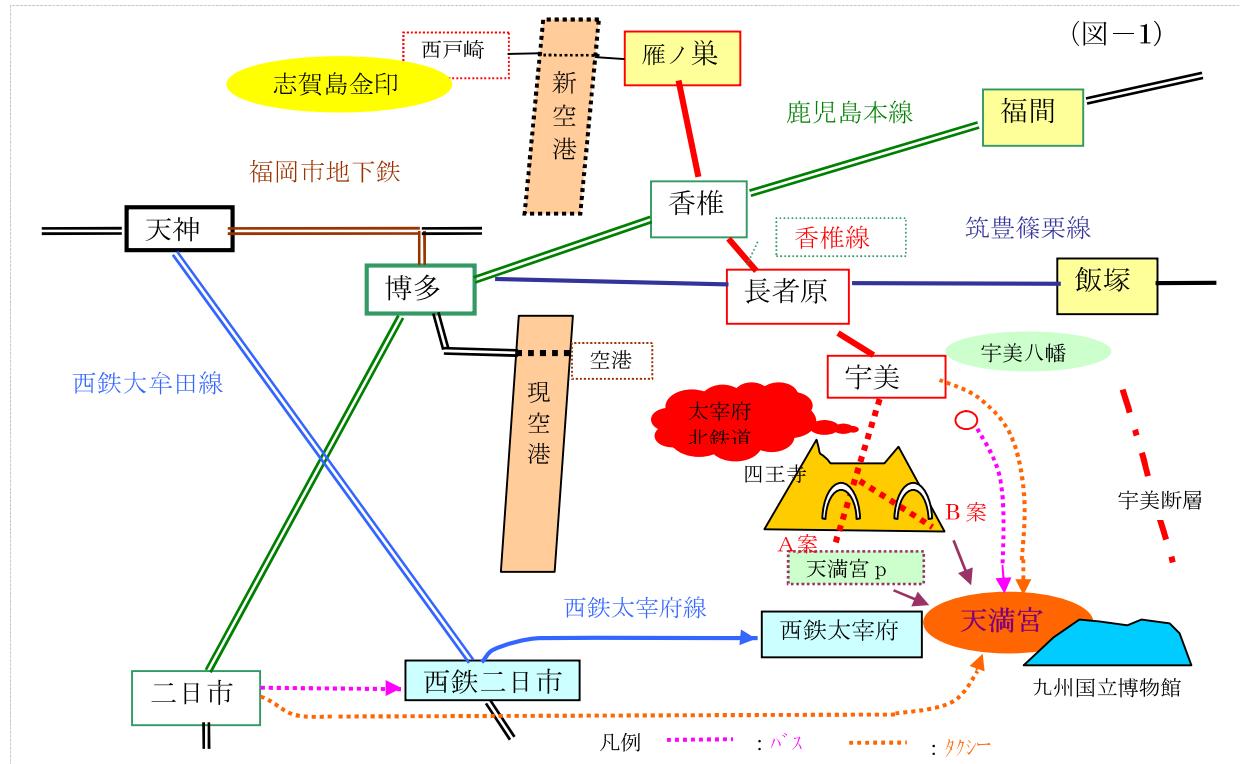
JR四王寺駅経由	
ロープ ウェイ	(表-1)有利/差
32.4	-1.1
75	+7
930	+10
3以上	
38.8	-1.7
93	+5
1,020	+10
3以上	
25.6	-1.1
91	+4
880	+140
3以上	

名と回数を表示した。鹿児は鹿児島本線、筑篠は筑豊篠栗線、香椎は香椎線、西鉄は太宰府線、バスは西鉄バスをいう。（表-1）の各欄で、比較して有利な項目は緑色、不利は褐色で示した。3地区からの距離ではJR宇美駅経由が最短だが、時分・料金・頻度はタクシー、バスとも一長一短があり、観光客にはほとんど利用されていない。

(表-2) の将来像は後記 4. (2) で説明する。欄の色分けは (表-1) と同じである。

4. 太宰府北鉄道の建設と効果

(1) 太宰府北鉄道のルート (香椎線延伸と太宰府ロープウェイ)



(図-1)

提案するルートは、(図-1) の通り宇美断層から 2~3 km 離れており、JR 宇美駅 (標高約 40m) から連続高架橋で道路を跨ぎ、住宅密集地を回避しながら、内野谷付近 (新設線 2 km、標高約 100m) から四王寺連山をトンネルで抜け、A案は、岩屋山中腹の標高約 100m 付近に、終点の四王寺駅 (仮称) を設置するが、防災上から地中に収める (新設線約 5.7 km)。延伸部分の拡大縦断図は (図-2) のように、JR 二日市駅まで約 3 km の延伸は諦め、ロープウェイで民家上をできるだけ避けて、最小限の太宰府天満宮有料駐車場まで渡ることとする。(延長 600m、標高約 40m)

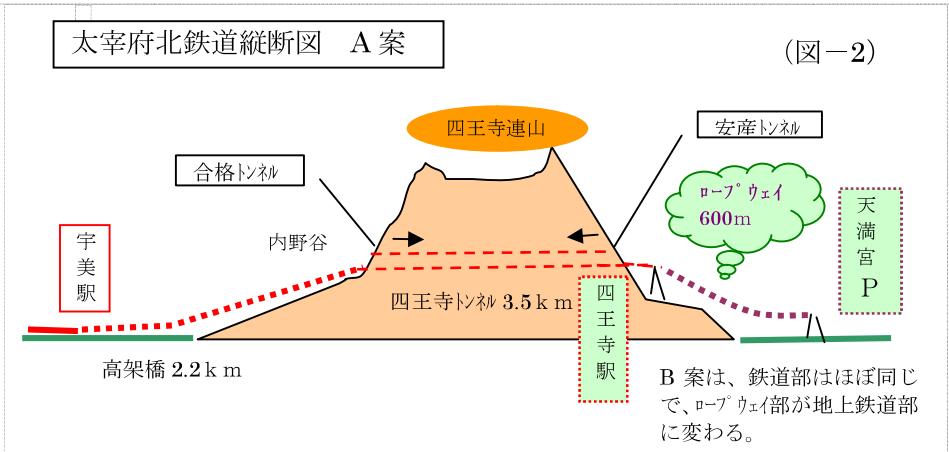
B案は、水瓶山中腹の標高約 60m 付近に出て、地上に終点の天満宮北駅 (仮称) を設置する。(新設線 5.9m、標高約 60m) 天満宮前までは、徒歩で 600m となる。

(2) メリット

(表-2) の通り、3 地区からとも四王寺駅経由が最短距離になるうえ、時間では現在の宇美駅経由のタクシー、料金ではバスとほぼ同じとなる。ロープウェイ「飛び梅」号からは国立博物館も見渡せる。なお、四王寺駅から天満宮までは、徒歩で下れば約 20 分で着くことができるが、登れば標高 300m 台の大野城跡や県民の森にも近くなり、宝満山に続く九州自然歩道も近くを通る。さらに、年金保養センター等宿泊設備へも徒歩 5 分程度となる。

延長 3.5km の四王寺トンネル出入口には太宰府天満宮行側には「合格トンネル」、宇美八幡宮行き側は「安産トンネル」の銘板をいれると旅情を誘うであろう。

(3) 建設費と料金の試算



(図-2)

① 香椎線延伸

建設費概算は、長野新幹線（標準軌間、複線電化）の実績単価、高架橋 68.5 億円/k m、トンネル 51.5 億円/k mから、狭軌单線・電化断面積の比より、次の比率で算出する。

$$\text{高架橋 } 2.2 \times 68.5 \times 1/2 = 75.4 \quad \text{トンネル } 3.5 \times 51.5 \times 1/3 = 60.1 \quad \text{合計 } 135.5 \approx 140 \text{ 億円}$$

② ロープウェイ

新神戸ロープウェイ（傾斜長 1471m、高低差 330m、35 度 29 分）が、1991 年建設単価の 14.2 億円/k mを参考にする。本計画は、傾斜長 600m、高低差 60m、約 18 度となる。

$$\text{A案 建設費 } 14.2 \times 0.6 = 8.5 \approx 10 \text{ 億円} \quad \text{従って合計 } 140 + 10 = 150 \text{ 億円}$$

$$\text{B案 地上鉄道部 } 200\text{m } 0.2 \times 68.5 \times 1/2 = 6.9 \approx 7 \text{ 億円} \quad \text{合計 } 140 + 7 = 147 \text{ 億円}$$

(4) 収入試算

鉄道収入を試算すると、観光客は九州国立博物館も含め年間 626 万人となり、正月三が日の 200 万の 10%、残り 426 万人の 5%がマイカーから北ルートに転移すると考える。

3 地区（計算起点：福津、飯塚、香椎）からの平均料金は、 $(630+720+380)/3 = 580$ 円
鉄道収入は、 $(426 \times 0.05 + 200 \times 0.1) \times 2$ 往復 = 82.6 万人 × 580 円 = 4.8 億円

ロープウェイ料金は、新神戸 550 円を参考に、 $550 \times 600 / 1471 = 223 \approx 300$ 円とした。
ロープウェイ収入は、82.6 万人 × 300 円 = 2.5 億円 従って A案合計鉄道 4.8 + 2.5 = 7.3 億円

B案の場合は鉄道のみとなり、4.8 億円

147～150 億円の投資に対し、単純計算では、30～20 年間で回収できるが、以上の収入のほか、両案とも新空港利用客や香椎線の利便性向上による増収も期待される。

(4) その他（過去と将来）

西鉄太宰府線は、明治 35 年の二日市湯の町からの馬車鉄道に始まる。片や、この北ルートに関しては明治 31 年 6 月 28 日の福日新聞によると、石炭輸送目的で宇美と太宰府を結ぶ鉄道が申請され仮免状が下付された記事がある。今回、福岡市の空港移転先検討案の雁ノ巣は、昭和 11 年国際空港として開港された所である。

香椎線はそもそも石炭輸送のために建設され、志免駅からも貨物支線を使い西戸崎まで石炭列車が走っていた。空港埋立に新技术を導入し、残っている志免鉱ボタ山の土石、四王寺トンネルの発生土砂を工夫して香椎線で運搬することは経済性からも一石二鳥と考える。

四王寺山の国の特別史跡の大野城跡は 2003 年 7 月の豪雨で深刻な被害を受けたが、史跡の構造からも豪雨の被害を受け易く、防災上排水処理が重要と考える。その排水処理に四王寺トンネル坑道の活用を考えてみる必要がある。

新空港アクセスとしては香椎線の線路改良、さらに電化も必要となろう。北九州方面からの太宰府への直通列車も可能となる。九州国立博物館の場合は、ゆっくり見学のスタイルとなるため、貸切バスでなく 2 人だけの旅行客が増え、直通鉄道の長所が發揮されよう。

太宰府北鉄道が実現すれば、香椎線が、志賀島の金印から宇美八幡宮、太宰府天満宮等と国立博物館をつなぐ、全世代の関心を集め古代ロマン鉄道にもなり得ると考える。

5. あとがき

A 案は、収支の点や天満宮の正門に近いなど望ましいが、寺院、墓地、高等学校の隙間を通す難しさがある。精査の結果物理的に不可能な場合は、B 案とせざるを得ない。B 案は建設費がやや安く済むが、収入が鉄道に限られ、天満宮の裏側であり、600m の徒歩を伴う。

太宰府市では、現在も住宅建設が進んでおり、このままでは太宰府の環境にふさわしい交通機関すなわち鉄道の建設が絶望的となる。将来のために早急に都市計画等を確定しておくことが重要と考える。

香椎線は JR 九州の経営であるが、延伸部分の建設については、事業の目的区分に応じて県市、国からの理解、指導、支援が不可欠である。また、沿線住民の生活にも影響を及ぼす面もあり、沿線住民の利便にもつながる知恵と努力が必要である。

（参考文献）①新しい都市交通システム（都市交通研究会）②トンネル物語（吉村恒、横山章、下河内稔、須賀武）③太宰府市ホームページ④福岡市ホームページ