

第1回 空港アクセス検討委員会資料

令和2年12月11日（金）

熊本県企画振興部交通政策・情報局
交通政策課

(1) 空港アクセス検討委員会の進め方について

◆全体スケジュール（予定）

	R2年度				R3年度					
	R2.12	R3.1	2	3	4	5	6	7	8	9
検討委員会	第1回			第2回			第3回	(以降未定)		
継続調査				調査完了						

◆検討委員会における検討内容（予定）

第1回検討委員会（今回）の協議内容

（県からの説明）

- ・ 検討委員会の設置の趣旨
- ・ 阿蘇くまもと空港の現状（利用者数・アクセス状況等）
- ・ これまでの検討経緯・R1詳細調査の結果
- ・ R2継続調査の検討状況

第2回検討委員会（3月頃）の協議内容

（県からの説明）

- ・ R2継続調査の検討状況

（委員からの意見聴取）

- ・ 鉄道整備による県内への経済波及効果
- ・ 新型コロナウイルスによる交通・観光への影響

第3回検討委員会（6月頃）の協議内容

（県からの説明）

- ・ R2継続調査結果（コスト縮減、需要予測、費用便益分析、事業採算性）
- ・ BRTを含む他交通モードの比較検証結果
- ・ 経済波及効果の検討結果
- ・ R3.6県議会の状況

（委員からの意見聴取）

- ・ 調査結果に対する意見
- ・ 鉄道延伸に対する意見

第4回以降

委員の御意見を踏まえて検討します

(2) 阿蘇くまもと空港の現状について

阿蘇くまもと空港の概況と沿革

【空港概況】

- ・拠点空港（国管理空港）
- ・面積 176ha
- ・滑走路（長さ×幅）3,000m×45m
- ・運用時間(利用時間) 14時間（7:30～21:30）
- ・エプロン 10バース
（大型ジェット機用×7、中型ジェット機用×1、小型×2）



〈空港全景〉

【沿革】

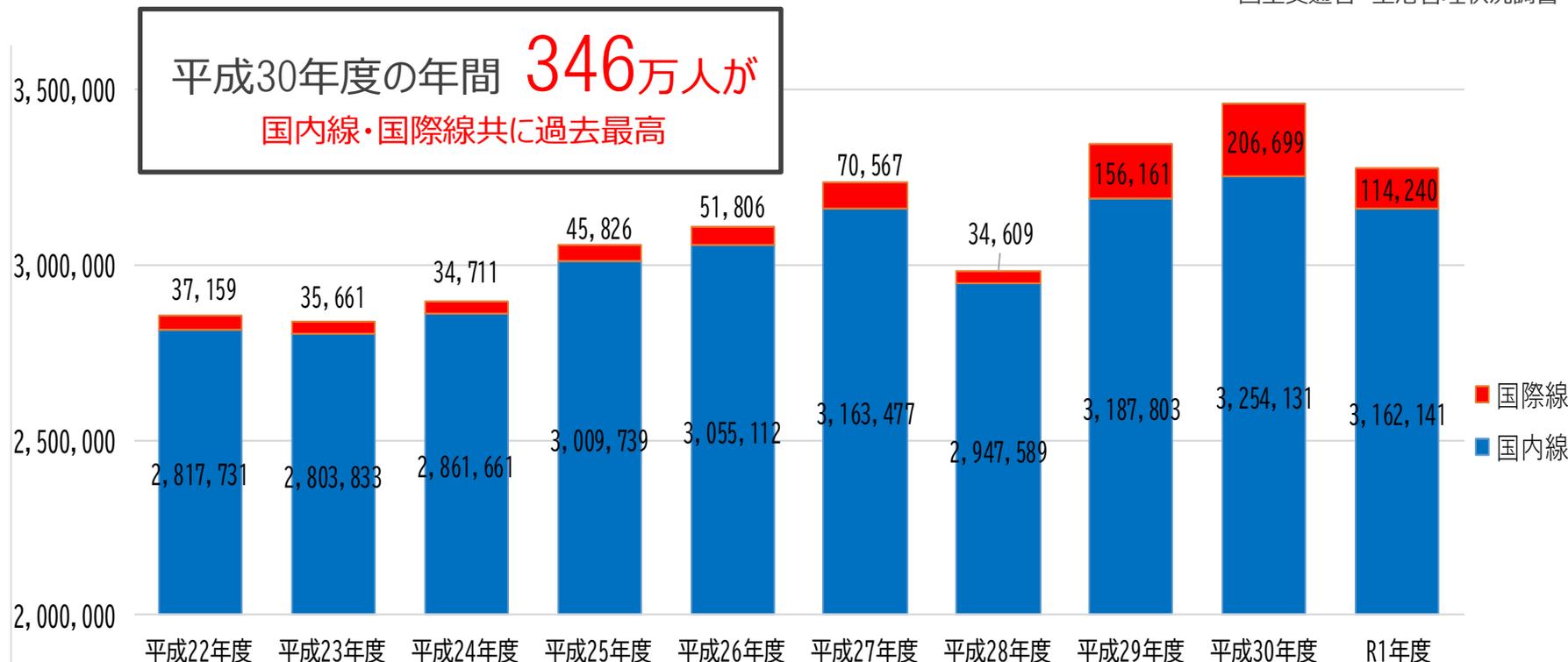
- ・昭和46年（50万人）熊本空港開港、国内線ターミナルビル供用開始
※昭和49年、平成3年、平成10年、平成24年増改築工事
（88万人）（220万人）（274万人）（286万人）
- ・昭和58年 国際線ターミナルビル供用開始
- ・昭和63年 新貨物ビル供用開始
- ・平成18年 高度計器着陸装置 カテゴリーⅢb 供用開始
- ・令和2年4月 熊本国際空港(株)による空港運営事業開始

阿蘇くまもと空港の利用者数の推移

(単位：人)

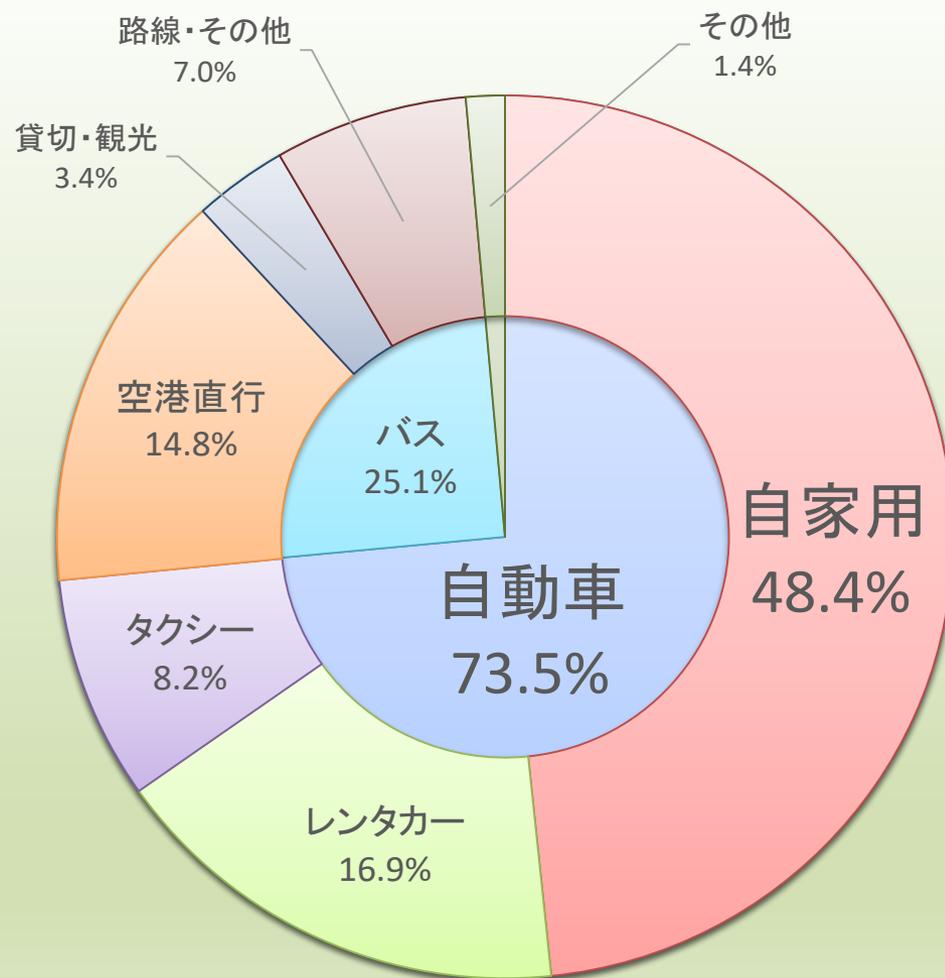
	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
国内線	2,817,731	2,803,833	2,861,661	3,009,739	3,055,112	3,163,477	2,947,589	3,187,803	3,254,131	3,162,141
国際線	37,159	35,661	34,711	45,826	51,806	70,567	34,609	156,161	206,699	114,240
合計	2,854,890	2,839,494	2,896,372	3,055,565	3,106,918	3,234,044	2,982,198	3,343,964	3,460,830	3,276,381

国土交通省 空港管理状況調査



空港までの交通手段の状況

平成29年度 航空旅客動態調査



主要駅から空港までのアクセス状況

利用者の多い空港は鉄軌道、高速道路ICと結節。

空港名	旅客数 (万人)	主要駅等	距離	電車	バス等	自家用車	結節	備考
福岡	2,304	博多駅	5km	5分		20分	鉄道	
鹿児島	577	鹿児島中央駅	42km		46分	39分	高速	
仙台	372	仙台駅	25km	25分		35分	鉄道	電車快速17分
熊本	327	桜町 バスターミナル	18km		50分	40分		
		熊本駅	19km	60分 (※)	60分	45分		※電車はJR + 空港ライナー
宮崎	324	宮崎駅	6km	10分	25分	20分	鉄道	
長崎	316	長崎駅	40km		43分	35分	高速	
広島	300	広島駅	49km		45分	50分	高速	都市高速の延伸による 時間短縮を予定
高松	202	高松駅	16km		40分	30分		

※九州内の空港（オレンジ）及びコンセッション導入又は予定空港（白）を掲載（福岡は両方）旅客者数はR1年度 県交通政策課調べ

※熊本市内へのアクセスを確保するため、第2空港線沿いの開発を制限しているが、バス・タクシー・自家用車は、朝夕などラッシュ時は渋滞により60～90分を要することもあり、定時性に乏しい。

阿蘇くまもと空港へのアクセスの現状

平成28年熊本地震

- 「阿蘇くまもと空港」を含む熊本都市圏東部地域が大きく被災
- 創造的復興のグランドデザインとして「大空港構想NextStage」を策定（H28.12）
→「アクセス改善」を明記

脆弱な空港アクセス

- 旅客数が熊本以上の空港で鉄軌道未整備は鹿児島(高速IC隣接)のみ
- 自家用車利用：約50%
- 主な公共交通：リムジンバス

直面している問題

- 「定時性・速達性」の確保
朝夕のラッシュ時等における自家用車・リムジンバスの時間が読めない
- 「大量輸送」に課題
リムジンバスで積み残しが発生
- 「環境」への影響
・マイカーへの過度の依存や渋滞発生によるエネルギーの浪費や「CO2」の増加

今後想定される事柄

- 熊本を含む九州全体のインバウンド増加
- コンセッション方式導入による空港利用者の増加

【旅客数目標値】



- 空港周辺・JR豊肥本線沿線地域の人口増加

空港アクセスの改善が必須

『熊本地震からの創造的復興の総仕上げ』

【実現効果】

空港の利便性向上、CO2削減、
自家用車から公共交通への転換

(3) 空港アクセスに係るこれまでの検討経緯について

過去の空港アクセスの検討結果

空港アクセスについては、「定時性」「速達性」「大量輸送性」への課題に対応するため、H9以降、改善に係る調査を断続的に実施。

○直近の検討状況

検討年度	調査内容・項目
H17	鉄道延伸・市電延伸・IMTS等の交通システム比較検討の調査
H18	J R 三里木駅から空港延伸について、ルート選定・事業費等調査
H19	J R 三里木駅から空港延伸について、需要量を調査



豊肥本線の分岐・延伸による空港アクセス整備は、多額の費用が必要であり、一方で需要量は採算性の確保に十分とはいえず、当面、具体的に事業を推進していくことは困難と判断 ⇒検討凍結表明 (H20.6) 7

空港周辺を取り巻く環境の変化

前回検討 推計可能な需要量
H17(2005)~H19(2007)

2,500人/日



今回検討 推計可能な需要量
H30(2018)~R1(2019)

6,900人~7,500人/日

<環境変化>

- 熊本地震からの創造的復興（大空港構想Next Stage」の策定 2016年12月）
- 空港コンセッションによる民間委託・新ターミナルビル建設等による
空港利用者の増（2020年4月～）
- 航空機の乗降客数や着陸回数が増（2008年～30万人増）
- 空港周辺地域における人口の増（2005年～2.5万人増）
- 外国人旅行者の増（2008年～6.6万人増）
- 九州新幹線の全線開業（2011年3月）
- 県民総合運動公園の利用者増（Jリーグ加入、コンサート等大規模催事開催）

空港アクセス改善の検討状況 1 (H30年度)

検討経緯

「鉄道延伸」、「モノレールの新設」及び「市電延伸」の3つの交通システムについて、定時性、速達性、大量輸送性、事業費等の比較検討を実施。

<検討の内容>

検討した交通システム	定時性	速達性	大量輸送性	事業費（税抜）
鉄道 JR豊肥本線の延伸	確保	時間短縮 効果あり	十分な輸送力あり	330億～380億円
モノレール 空港と熊本駅を結ぶ路線の 新設	確保	時間短縮 効果あり	十分な輸送力あり	2,500億～2,600億円
市電 健軍電停から空港への延伸	確保	バスより 時間を要する	他と比較して劣る	210億～230億円

空港アクセス改善の効果や事業スキーム、財政負担等の観点から総合的に検討を進めた結果、定時性、速達性及び大量輸送性に優れ、事業費を相対的に低く抑えることができ、併せて、採算性が見込める**「鉄道延伸」が最も効果的かつ、より早期に実現できる可能性が高い**と結論。

空港アクセス改善の検討状況 2 (H30年度)

〈鉄道延伸の検討内容〉

項目	三里木ルート	原水ルート	肥後大津ルート
新設区間	約9.5～10.0 km	約6.0～6.5 km	約6.5～7.0 km
中間駅の設置	県民総合運動公園・免許センター付近に「中間駅」を設置	沿線に大きな集客施設等が存在せず、中間駅は設置しない	沿線に大きな集客施設等が存在せず、中間駅は設置しない
所要時間 (熊本駅～空港)	約38分 ※直通の場合	約38分 ※同左	約42分 ※同左
(分岐駅～空港)	約12分	約8分	約8分
概算事業費(税抜)	約380億円	約330億円	約330億円
概算需要量	約6,900人/日	約5,900人/日	約5,800人/日
費用便益・B/C	1.5	1.4	1.3
留意点等	運動公園や免許センターへのアクセス利便性が飛躍的に向上	滑走路直下を通るトンネル構造のため、滑走路の運用に影響を与えない工法選定が必須	トンネル区間が長く、補助工法が必要の可能性があり、事業費増や長い事業期間を要す恐れ

上記の検討結果を踏まえ、熊本県民総合運動公園のアクセス改善も図れる三里木駅からの分岐延伸ルートを軸に、県が中心に設立する第3セクターが鉄道施設を整備し、効率的な運行を行うため、JR九州へ運行を委託し、国から最大限の支援を得ながら県が残る整備費用を負担し、運行開始後、既存路線の増収効果が見込まれるJR九州から最大限の協力を得る方式をもとに、JR九州と協議を実施

空港アクセス改善の検討状況 3 (H30年度)

空港アクセス鉄道整備に関する基本的方向性について、JR九州との主な同意内容 (H31.2.20)

ルート	JR豊肥本線「 <u>三里木駅</u> 」からの分岐ルート ※ただし、肥後大津・阿蘇方面の豊肥本線利用者の利便性維持のため、アクセス鉄道の豊肥本線への乗入れはしない。豊肥本線への乗入れを検討する場合は、負担等の一切を県が負う。
事業スキーム	県が中心に設立する <u>第3セクター</u> が鉄道施設を整備して所有し、 <u>運行はJR九州へ委託</u> する。
事業費	<u>アクセス鉄道の開通後、JR九州は既存路線増益効果の一部を第3セクターに支出する。その支出総額は整備費の1/3を上限とする。</u>

今後、この方向性の内容を踏まえて、国、JR九州等関係機関との協議を深めるとともに、JR九州との協定締結を視野に、詳細な調査・検討を行い、空港アクセス鉄道の実現に向けた取組みを加速化していく。

空港アクセス鉄道「三里木」ルート



空港アクセス改善の検討状況 4 (R1年度)

令和元年度詳細調査結果

「三里木駅」を起点駅とし、「県民総合運動公園」付近に中間駅を設け、阿蘇くまもと空港に至る3ルート4案を検討

〈ルートの概要及び事業費〉

(単位：億円)

ルート名	A1ルート	A2ルート	Bルート	Cルート
ルートの延長 (国道57号周辺市街地の構造)	9.3km (高架)	9.3km (地下トンネル)	9km (地下トンネル)	10.7km (地下トンネル)
所要時間(空港～熊本駅)	約39分	約39分	約39分	約40分
事業費(税込)	437(480)	493(542)	459(504)	561(616)

〈需要予測〉 約7,500人/日

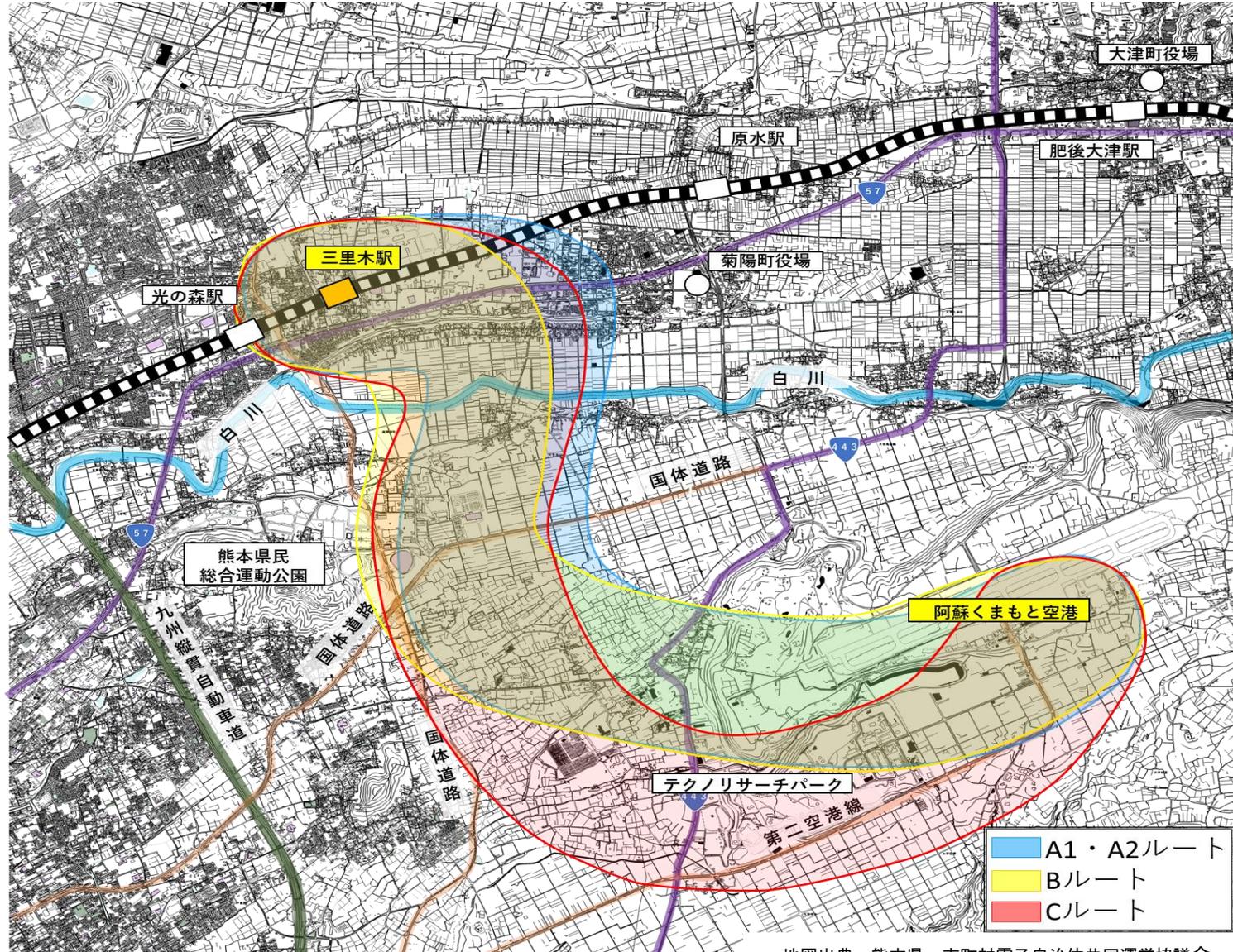
〈事業採算性〉 費用負担割合が【国1/3、県1/3、JR九州1/3(開業後拠出)】の場合
→開業後40年以内の累積資金収支の黒字化が可能であり、採算性は確保される

〈費用便益分析〉

改善すべき課題が判明し、具体的な数値の算出に至らず

→有識者等の専門的かつ客観的な意見を踏まえた更なる検討が必要

空港アクセス鉄道ルート案 (R1年度)



(4) 今年度の検討状況について

【継続調査の実施】

(1) 調査深度化に係る継続調査

- ◆ R1調査で判明した課題に対応するため、需要予測・費用便益分析について、専門家の客観的な知見を踏まえた予測モデルを構築し、精度向上を図る。

【需要予測・費用便益分析に係る主な課題】

- ・ 空港アクセス鉄道の重要な目的である定時性の確保（時間が読める）という便益が、計上できていない。
 - ・ R1年度の需要予測モデルに基づく利用者数の予測結果（時間も費用もかかるのに自動車から鉄道に転換する者がいる等）を前提に便益を算出すると、利用者便益がマイナスの評価になる可能性があり、経済合理性上、妥当性を欠く。
- ◆ 更なる事業費の縮減に向け、構造・工法の精査を進める。
 - ・ 鉄道のルートの一部、トンネルや高架橋等の構造形式、駅等の設備計画（ホーム形式等）の見直しに関する検討
 - ◆ 委託先：(独)鉄道・運輸機構 委託期間：R2.7.31～R3.3.26



(2) 交通モード（BRTを含む）の比較検証

- ・ 市電・モノレールその他、BRTのルートや整備費も調査検討し、鉄道との比較検討を行い、空港アクセス改善に係る最適案を整理する。
- ・ 委託先：(株)トーニチコンサルタント 委託期間：R2.9.9～R3.3.26

【検討委員会の設置】

- ・ 県民の一層の理解を得るため、有識者や経済界などからなる検討委員会を設置し、幅広く意見を聴きながら検討を進める。

構成メンバー	有識者、交通事業者、空港関係者、 経済団体、観光関係、行政	計11名
--------	----------------------------------	------

【財源の確保】

- ・ 国に対し、整備費の3分の1の財政支援等の特別な配慮を要望する。

〈参考〉空港アクセス改善に関する議会での知事発言(抜粋)

平成29年11月定例会本会議 答弁（アクセス検討の表明）

- 空港と周辺地域のポテンシャルを最大化するためには、50年、100年後を見据えた抜本的な空港アクセスの検討が必要。現状と将来の需要を見据えて、鉄軌道を含め、あらゆる角度からソフト・ハード対策を検討する。
- コンセッション方式の導入手続が他にはないスピードで進む中、創造的復興に向けた空港アクセスのあり方について、時間的緊迫性を持って検討を進める。

平成30年11月定例会本会議 答弁（鉄道延伸の表明）

- 空港アクセス改善の効果や事業スキーム、財政負担等の観点から総合的な検討を進め、定時性、速達性及び大量輸送性に優れ、事業費を相対的に低く抑えることができ、採算性が見込める「鉄道延伸」が最も効果的かつ、より早期に実現できる可能性が高いという結論に至る。
- 鉄道延伸はもとより運行においても協力が不可欠であるJR九州との本格的な協議を深める。

平成31年2月定例会本会議 議案説明要旨（基本的方向性でJR九州と同意）

- 鉄道整備に向けた基本的方向性について、JR九州の同意を得た。主な内容は①県民総合運動公園を經由する三里木駅からの分岐延伸、②JR九州への運行委託、③運行開始後、整備費の3分の1を上限にJR九州からの拠出。
- JR九州が既存路線の増収分の一部を整備費として負担する新たな整備スキームのもと、今後、JR九州や国との協議を深め、事業化に向けた取組みを加速化する。

令和2年6月定例会本会議 答弁（R1詳細調査結果の概要）

- 事業費がH30年度の概略調査を上回ったことは残念。可能な限りコスト縮減に取り組む。
- 現在、インバウンドを中心とした航空旅客者が大幅に減少するなど、昨年度の調査の際に前提とした状況と、新型コロナウイルス感染拡大後の現在の状況は大きく異なる。
- そこで、事業化の判断については、一旦立ち止まり、更に議論を深めるため、昨年度の調査結果の課題であるB / C等について精度の向上を図る。
- 今年度、新たに有識者や経済界などからなる検討委員会を設置し、新型コロナウイルスが交通・観光業界に与える影響や、B R Tを含めた他交通モードの比較についても幅広く意見を伺いながら検討を進める。

令和2年9月定例会本会議 答弁（検討委員会開催時期）

- 6月定例会で「一旦立ち止まる」と答弁した趣旨は、空港アクセス鉄道の整備を進めることについて、議会や県民の皆様理解いただくためには、まずは、昨年度調査の課題を明らかにする必要があると考えたため。さらには、コロナによる社会の変化などを検証し、有識者等からも意見を聴く必要があると考えたため。
- 検討委員会は、県民の一層の理解を得るために重要であることから、豪雨災害からの復旧・復興の状況を見極めながら、可能な限り早期に開催したい。
- これまでどおり、検討を進める考えに変更はなく、実現に向け、県民の皆様の理解が得られるよう引き続き取り組んで参る。