

第1回 空港アクセス検討委員会概要

1 日 時：令和2年12月11日（金）15:00～16:40

2 場 所：ホテル熊本テルサ テルサルーム

3 出席者

委 員：加藤 一誠 慶應義塾大学商学部 教授
円山 琢也 熊本大学くまもと水循環・減災研究教育センター 准教授
森 敬輔 九州産交バス(株) 代表取締役社長
赤木 由美 九州旅客鉄道(株) 執行役員 熊本支社長
新原 昇平 熊本国際空港(株) 代表取締役社長
川畑 健二 熊本経済同友会 都市圏戦略委員長
西村まりこ 熊本商工会議所 副会頭
松田 秀一 (一社)日本旅行業協会 熊本地区委員長
高橋 太朗 熊本県企画振興部長
上野 晋也 熊本県土木部長
田中 隆臣 熊本市都市建設局長
オブザーバー：白浜 和之 国土交通省九州運輸局鉄道部長
小金丸 健 熊本県観光戦略部政策審議監
熊本県：蒲島知事（冒頭挨拶のみ）、内田交通政策・情報局長
小川交通政策課長、猪原空港アクセス整備推進室長

4 議事の概要

- 県から、検討委員会の設置の趣旨について説明後、委員長に加藤慶応義塾大学教授を選出。
- 県から、「検討委員会の進め方」「阿蘇くまもと空港の現状」「これまでの検討経緯」「今年度の検討状況」について説明後、委員から、以下のような発言があった。
- 今後の進め方については、3月頃に第2回、6月頃に第3回を開催する案が了承された。（4回以降は今後委員会の場で検討）

5 知事挨拶

蒲島知事

- ・私は知事就任当初から、地域における空港が果たす重要な役割に着目し、阿蘇くまもと空港と周辺地域を一体のものとして捉え、活性化を目指す「大空港構想」を推進してきました。
- ・そのような中、熊本地震が発生し、空港が交通インフラとして、また地域の防災拠点として非常に重要であることを改めて強く認識しました。
- ・そのため、県では、阿蘇くまもと空港を創造的復興のシンボルとする「大空港構想NextStage」を策定し、コンセッション方式の導入による空港活性化を目指すことといたしました。同時に、空港のポテンシャルを最大化するため、長年の懸案である、阿蘇くまもと空港からのアクセス改善を定めることを決め、JR豊肥本線からの鉄道延伸案を軸に検討を進めて参りました。
- ・これまで、アクセス鉄道の開業を2023年春の空港新ターミナルビル完成に

できるだけ、近づけるよう、時間的緊迫性をもって、取り組んで参りました。昨年度に引き続き、詳細な調査が必要となったことに加え、当初は、想定できなかった新型コロナウイルス、7月豪雨、熊本地震とトリプルパンチに見舞われている状況です。

- ・今後、私が事業化の判断を行うためには、県民の皆様の一層のご理解を得る必要があると考えています。そこで今回皆様にお集まりいただき、新型コロナウイルスが交通や観光業界に与える影響、鉄道延伸案と他の交通システムの比較検証などについても、幅広くご意見をいただきたいと思います。
- ・空港アクセスの改善は、50年後、100年後の熊本の発展に必ずや貢献するものと確信しています。熊本地震からの創造的復興の総仕上げに向け、委員の皆様には忌憚ないご意見をいただきますよう、よろしくお願いいたします。

6 委員等の主な発言

加藤委員長（慶応義塾大学教授）

- ・空港というのは、アクセスも含めてインフラ。長期的な視点が必要で、最近の利用者は便利な空港を望むことから、羽田を含め、どの空港もアクセス改善を考えている。
- ・本日の委員会では、各界の代表にお集まりいただいたので、多面的に意見交換ができればと考えている。

円山委員（熊本大学准教授）

- ・この検討で大切なことは、県外から来られる方のことをよくイメージすること。県民の理解を深めることは大切だが、県外からの来訪者の視点に立って考えないと判断を誤る。
- ・空港に車で行けるのは県民だけ。県内・県外別の空港への交通手段の割合について、次回の委員会で示してほしい。
- ・需要予測は、前提条件によって変動する。事務局が現在考えている試算ケースだけでなく、鉄道料金や乗換時間の変化など様々な感度分析を行い、開示することで理解を経て、よりの確な判断が可能となる。
- ・一方で、熊本空港から観光列車が発着するなど、夢のあることも考えて判断することも重要。
- ・鉄道で熊本市内へ行くとなれば、市電だけでなく、各駅等の周辺整備についても重要になる。

（事務局）

- ・需要予測については、①2051年に660万人を前提にしたケース、②コロナの影響を踏まえた予測を検討している。ご指摘いただいた感度分析については、今後検討して参る。

森委員（九州産交バス(株)代表取締役社長）

- ・空港コンセッション時の目標である航空旅客622万人が実現すれば、バスのみでの輸送は無理。鉄軌道という大量輸送が必要という認識。

- ・企業誘致が進む度に、第2空港線の渋滞は悪化しているが道路改善は難しいのではないかと。
- ・リムジンバスは、大幅な増便をしたことで、積み残し等の問題は解消したが、効率性の面は落ちている。
- ・BRTとの比較検討をするとのことだが、BRTは都市内の移動には向いても、空港までの大量輸送性には疑問。BRTは40席しか着席できず、多くの立席客も発生する。60分も荷物をもって、立って移動するのか。利用者の安全性も考えると鉄道の優位性は高い。

赤木委員（九州旅客鉄道(株)執行役員 熊本支社長）

- ・一般論として、鉄道は建設コストが高額であり、一定の需要が見込めなければ採算性は難しい。一方で、需要が見込めれば、大量輸送性、定時性の強みを発揮できる。
- ・鉄道案と他の交通モードとの比較については、鉄道の優位性を分かりやすく開示していかないと、県民に理解いただくのは難しいのではないかと。

新原委員（熊本国際空港(株)代表取締役社長）

- ・利用者数が多い空港は、ほとんどが鉄軌道等、輸送手段が整備されている。
- ・コロナ収束後は、海外路線の誘致に取り組むことになるが、空港へのアクセスの悪さは大きなマイナス材料。他空港に飛ばした方がよいと判断される。
- ・熊本の観光・産業のポテンシャルを活かすためには一日も早く空港アクセス鉄道の整備が必要。
- ・需要予測に当たっては、沿線の産業拠点と結ばれることによる効果も期待される。UXプロジェクトなどとの関係についても検討してほしい。

（事務局）

- ・需要予測は、具体性のあるものを反映させており、UXプロジェクト等、現時点での構想は、今後具体化する中で反映していきたい。

加藤委員長（慶応義塾大学教授）

- ・事務局においては、「確実性」なども踏まえ、需要予測の検討をしてほしい。

川畑委員（熊本経済同友会 都市圏戦略委員長）

- ・経済同友会においては、2018年に策定した「熊本市中心市街地グランドデザイン2050」の中で、空港アクセスの強化・改善を掲げている。
- ・また、2019年には、経済5団体から県に対し、空港アクセス鉄道の早期実現に関する要望書も提出した。
- ・経済界としては、空港アクセス鉄道整備のメリットは大きく2つあると考えている。
- ・1点目は、空港、市街地、熊本駅が鉄道で結ばれることで、九州内の回遊性が飛躍的に高まること。定時性の確保は大きな魅力であり、渋滞緩和にもつながる。
- ・2点目は、周辺地域の活性化。運動公園の利便性が高まれば、スポーツ大

会やイベントの誘致につながる。

- ・現在は、人の移動という点からは厳しいが、中長期的には空港利用者は回復する。空港アクセスの改善はスピード感をもって検討してほしい。
- ・費用便益分析（B/C）の算出に当たっては、中間駅周辺の地域活性化は計上されるのか。また、定時性の確保は、重要な便益であり、適切に計上すべき。B/Cの数値目標は設定しているのか。

（事務局）

- ・中間駅周辺の需要は見込んでいるが、未確定の開発まで見込むのは難しい。
- ・B/Cについては、1を超えることが目標となる。定時性の計測については、国交省の評価マニュアルも踏まえ、今年度、有識者の意見を聴きながら、深度化している。

加藤委員長（慶応義塾大学教授）

- ・費用便益分析の算出に当たっては、20年前に定めた基準が、現在と合わなくなってきており、見直すべきという意見も出ている。「定時性」をどう評価するかも重要な要素の一つであり、今後検討してほしい。

西村委員（熊本商工会議所 副会頭）

- ・経済団体として、早期の実現を要望している。
- ・県外から来訪される方の視点で考えることが重要。
- ・全国的には、スポーツによるまちづくりを戦略的に進めている地域も多いが、熊本は運動公園のアクセスの悪さが課題。運動公園の活性化のためにも、空港アクセス鉄道を早期実現すべき。
- ・熊本だけで考えるのではなく、他空港との連携など、より広いネットワークで考えるべき。

松田委員（(一社)日本旅行業協会 熊本地区委員長）

- ・空港アクセス鉄道を整備されれば、熊本空港のブランド力が向上し、「九州セントラル空港」という構想にふさわしいインフラになる。
- ・熊本市内はもちろん、阿蘇や別府ともつながることで、価値のある空港になる。
- ・九州内で、イン、アウトと異なる空港を利用する観光客は多い。アクセス鉄道を整備されれば、熊本空港が選ばれる可能性は飛躍的に高まる。ただし、福岡空港や鹿児島空港の需要が高いため、九州のセントラル空港のような役割としての仕組み作りも必要。
- ・特に外国人は、外個人向けJRパスの利用者も多い。JRとつながることで、路線誘致においても有利になる。

赤木委員（九州旅客鉄道(株)執行役員 熊本支社長）

- ・JRパス利用者は鹿児島空港イン、福岡空港アウトのように入と出が異なるパターンも多い。阿蘇をはじめ観光地としての熊本のポテンシャルは高いので、空港の利便性が上がり、うまく他の空港とも連携できれば、お客様を取り込めるのではないか。
- ・JR九州においては、インバウンド誘致に関し既に、鉄道とエアラインでパートナーシップを組んで取り組んでおり、プロモーションなども共同で

実施している。

高橋委員（熊本県企画振興部長）

- ・冒頭、知事から申し上げたとおり、空港アクセス鉄道は将来の熊本にとって必要。
- ・定時性・速達性等の効果だけでなく、県内への経済波及効果、新たな先端産業の集積、運動公園へのアクセス改善など、本県に様々なメリットがある。
- ・県外出身の視点からすると、鉄道による定時性の確保は、安心感につながると考えている。

上野委員（熊本県土木部長）

- ・拠点となる交通結節点をいかにスムーズにつなげていくかが大事。
- ・いろいろな交通モードを張り巡らす、あるいは、それを円滑につなげることを視点に取り組むことが熊本都市圏全体の交通事情を改善していくと考えている。

田中委員（熊本市都市建設局長）

- ・市としては、政令市ワーストワンの渋滞問題を解決するため、広域的な道路ネットワークのビジョンを示したところ。
- ・鉄道ができれば、市民の選択肢が増え、現在福岡空港を利用している方が、熊本空港に転換することも期待される。
- ・公共交通へのシフトも期待される。道路だけでなく、ベストミックスを目指すべき。
- ・空港アクセス鉄道が整備された場合、市街地への二次アクセスも考える必要がある。新水前寺での市電への乗換は、輸送力を向上させないと積み残しが発生する可能性があるが、南熊本駅は駅前広場もあることから、何らかの仕掛けができる可能性はあると考えている。

白浜ワザバ（九州運輸局鉄道部長）

- ・空港へのアクセス改善は、定時性、速達性、大量輸送性の観点から、意義があるプロジェクトと考えている。
- ・運輸局としては、鉄道事業法など法令を所管する立場から、助言等を行っていききたい。

小金丸ワザバ（熊本県観光戦略部政策審議監）

- ・過去に交通政策課で路線誘致を担当していたが、空港アクセスに鉄軌道がないことにより誘致に苦労した。
- ・ウィズコロナ、アフターコロナの観光は、団体旅行から個人旅行に移行すると考えられ、二次交通の重要性がさらに増していく。
- ・観光戦略部としては、二次交通の整備が重要と考えている。

加藤委員長（慶応義塾大学教授）

- ・コロナの影響による需要予測については、アジアの回復力が早く、アジア路線が多い西日本・九州の強みが出てくる。数年は落ち込むかもしれないが、いずれ回復するというのが、専門家による原則論からの読み。
- ・コロナについては、3ヶ月で状況が変わる。その都度議論していく必要がある。