



第2回 空港アクセス検討委員会資料

令和3年3月18日（木）

熊本県企画振興部交通政策・情報局
交通政策課

(2) 空港アクセス改善に係る交通モード（BRTを含む）の比較検証

平成30年度の検討経緯 ⇒ 「鉄道」

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





定時性、速達性及び大量輸送性に優れ事業費を相対的に抑えることができ、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結論。**

今回の検証

「鉄道延伸」「モノレールの新設」「市電延伸」に「BRT」を加え、以下の視点により比較検証し、空港アクセス改善に係る最適案を整理する。

検証の視点	項目	視点
	定時性	定時運行の確保（既存交通からの影響の解消、抑制）
	速達性	所要時間の短縮（空港～熊本駅間：30分台を目標値）
	大量輸送性	今後の輸送量増加にも対応可能な輸送力の確保 （1台当り輸送量と運行回数等を踏まえた輸送力の検証）
	事業性	今後の輸送量増加をも踏まえた早期実現性（事業費、事業期間）

各交通システムの概要

システム	事例	概要
鉄道 延伸		<p>専用の走行路に敷設した2本のレール上を車両が走行する定時性、速達性、大量輸送性に優れたシステム。</p> <p>《事例》・JR豊肥本線（写真）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・その他、多数の事例有り
モノ ール 新設		<p>1本の軌道桁（走行路）に車両が跨座又は懸垂して走行する定時性、速達性、大量輸送性に優れたシステム。</p> <p>《事例》・北九州モノレール（写真）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・その他、東京モノレール、大阪モノレール等複数の事例有り
市電 延伸 (LRT)		<p>主に道路内に敷設した2本のレール上を車両が走行し、交通信号の優先信号化等による速達性、定時性を向上するシステム。</p> <p>《事例》・熊本市交通局（写真）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・LRT採用事例：富山ライトレール、芳賀・宇都宮LRT（建設中）
B R T		<p>連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組合せることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。</p> <p>《事例》・ゆとりーとライン(名古屋ガイドウェイバス)（写真）等</p>

全国におけるBRTの導入状況

- 凡例
- 専用の走行路導入
 - 専用レーン・連節バス導入
 - BRT導入予定
 - BRT名称(運行事業者名称)
 - 検討都市



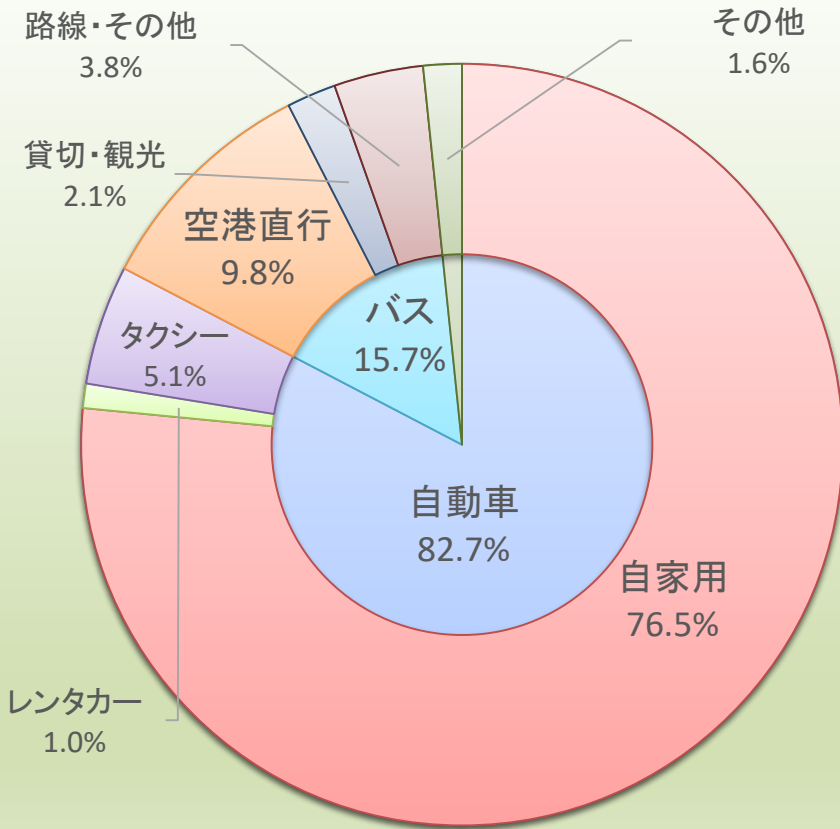
- 都市内交通としての導入
 - ・輸送力や定時性を確保するために、専用レーンを連節バスで利用
 - ・更に、速い運行速度(速達性)を得るために、高架道路等の走行路を利用
- 地方部での都市間交通としての導入
 - ・都市間の移動を維持するために廃線敷を活用

※廃線敷の活用を除く都市内交通における導入路線延長は概ね10km未満

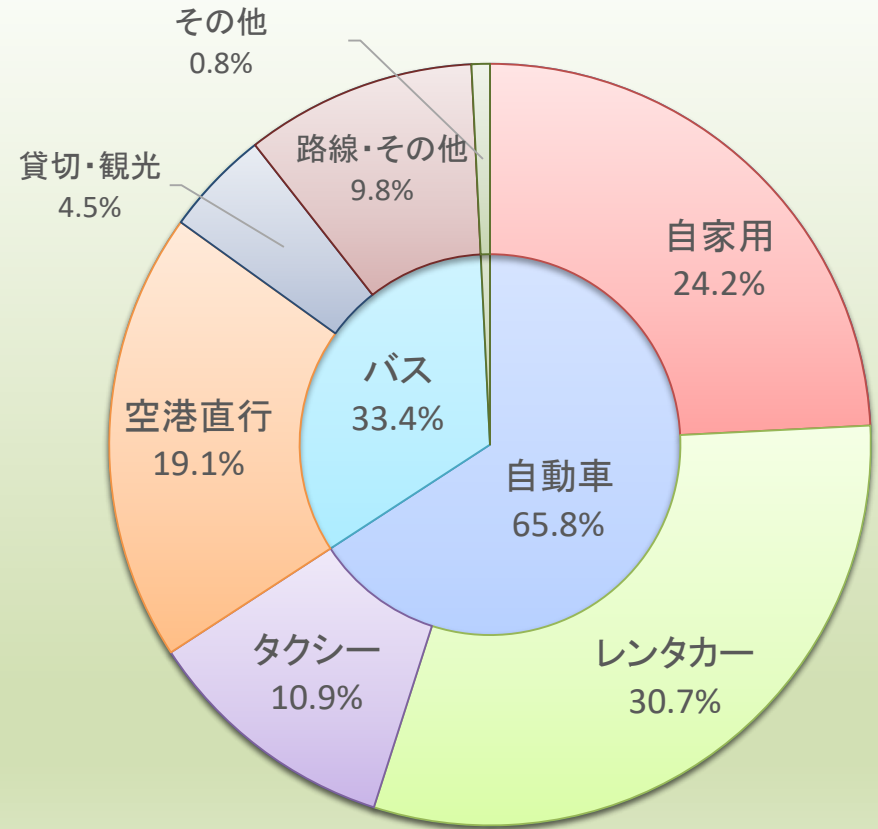
【参考 1】阿蘇くまもと空港までの交通手段の状況

平成29年度 航空旅客動態調査

【九州内居住者】



【九州外居住者】



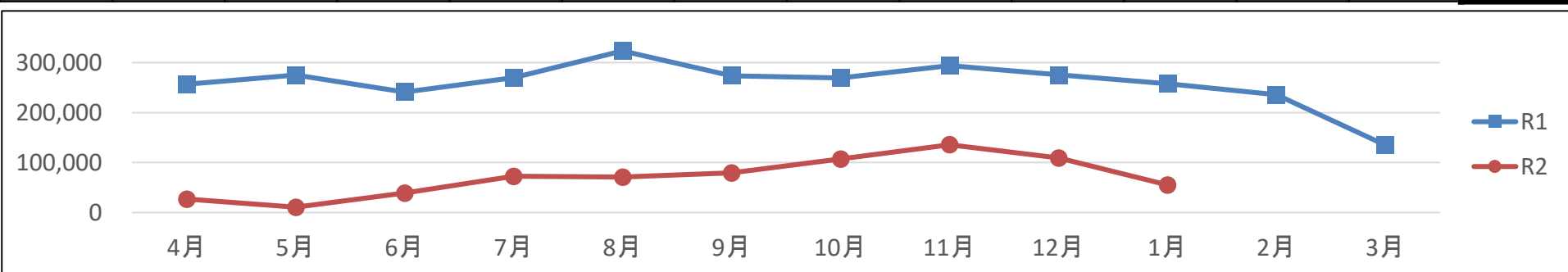
2 新型コロナウイルスによる交通・観光への影響

阿蘇くまもと空港の現状

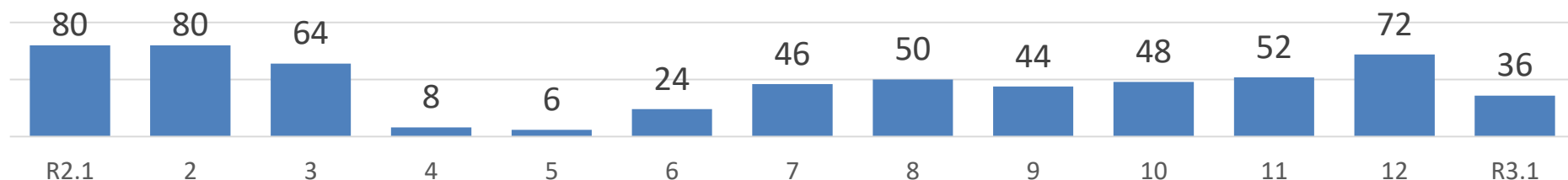
◆ 阿蘇くまもと空港国内線の月別旅客数

(単位:人)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4~1月
R1年度	257,019	275,487	241,171	270,006	323,459	273,963	269,768	294,110	275,654	258,199	235,815	135,020	2,738,836
R2年度	26,714	10,329	38,811	72,436	70,849	79,166	107,030	135,606	109,064	55,076			705,081
前年比	10.4%	3.7%	16.1%	26.8%	21.9%	28.9%	39.7%	46.1%	39.6%	21.3%			25.7%



◆ 国内線の運航状況(1日あたりの運行便数。日によって運行便数に変動あり)



※各月の月末頃の減便状況を反映させたもの

3 鉄道整備による県内への波及効果

鉄道整備の目的

定時性

速達性

大量輸送性

の向上

数値化可能な効果

費用便益分析で対象とする効果

- ・利用者への効果（所要時間の短縮、費用の減少等）
- ・供給者への効果（事業者収益の改善等）
- ・社会全体への効果（環境の改善、交通事故の減少、道路混雑の緩和等）

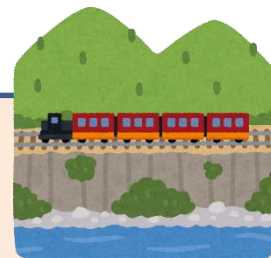
経済波及効果

- ・建設効果
- ・税の増収効果
- ・地価の上昇
- ・車両保有に伴う広告効果

上記以外の効果(例)

経済

- ・新たな観光回遊ルート形成・観光誘客の推進
- ・企業立地の価値向上



安全・安心

- ・災害時のリダンダンシー確保
- ・高齢者、障がい者等の外出機会増加



その他

- ・空港周辺地域の活性化
- ・運動公園周辺地域の活性化



【参考2】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	↑ 報告			

◆検討委員会における検討内容（予定）

第1回検討委員会（R2.12.11）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（今回）の協議内容

（県からの説明）

- ・ R2継続調査等の検討状況

（委員からの意見聴取）

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



第3回検討委員会（6月頃）の協議内容

（県からの説明）

- ・ 他交通モードとの比較検証結果
- ・ 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）
- ・ 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