

# 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）

## 脆弱な空港アクセス

- 旅客数が熊本(全国11位)以上の空港で、鉄軌道の未整備は鹿児島(高速IC隣接)のみ
- 自家用車利用：46.1%
- 主な公共交通は、リムジンバス

## 直面している問題

- 空港アクセス関連
  - ・ 「定時性・速達性の確保」困難  
朝夕のラッシュ時等におけるリムジンバスの遅延が恒常化
  - ・ 「大量輸送」に課題  
リムジンバスで積み残しが発生
- 空港周辺
  - ・ 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

# 主要駅から空港までのアクセス

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	2,398	博多駅	5km	5分(260円)		20分	鉄道	
鹿児島	568	鹿児島中央駅	42km		46分(1250円)	39分	高速	
熊本	334	熊本城 (交通センター)	18km		50分(730円)	40分		
		熊本駅	19km	50分(460円)	60分(800円)	45分		電車はJ Rと空港ライナーの時間
仙台	344	仙台駅	25km	25分(650円)		35分	鉄道	電車快速17分
長崎	316	長崎駅	40km		43分(900円)	35分	高速	
宮崎	321	宮崎駅	6km	10分(350円)	25分	20分	鉄道	
広島	298	広島駅	49km		45分(1340円)	50分	高速	都市高速の延伸による時間短縮を予定
高松	199	高松駅	16km		40分(760円)	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H29年度

※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。

# 過去の空港アクセスの検討結果

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）

# 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)

6,900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、H28.12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（H20年(2008年)～30万人増）
- 空港周辺地域における人口の増（H17年(2005年)～2.5万人増）
- 外国人旅行者の増（H20年(2008年)～6.6万人増）
- 九州新幹線の全線開業（H23年(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
<b>鉄道</b> 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
<b>モノレール</b> 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
<b>市電</b> 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)

## 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。