

阿蘇くまもと空港アクセス鉄道について

目 次

- 1 空港アクセス鉄道のルート決定について・・・・・・・・・・ P 1
- 2 整理すべき3つの課題への対応状況について・・・・・・・・ P 4
- 3 補正予算案（追加提案分）について・・・・・・・・・・ P 9

令和4年12月

熊本県企画振興部 交通政策・統計局 交通政策課

1 空港アクセス鉄道のルート決定について

(1) ルート決定に至る理由・根拠（知事答弁等抜粋）

<令和4年9月定例会>

〔中間的な調査概要〕

- ・概算事業費が410億円と最も低額な試算となり、B/Cについても最も事業効果が高いとの試算。

〔定量的に試算できない様々な効果〕

- ・直通運行により乗り換えが不要であり、JR九州による豊肥本線等との一体的・効率的な運行管理や将来の機能強化といった効果が期待。
- ・人口増加が続いている沿線地域全体を一つの路線でカバーできるとともに、企業進出が続く産業面での発展も広く取り込むことができる。
- ・南阿蘇鉄道の肥後大津駅への乗り換えが実現することにより、観光客の増加が期待。

<令和4年12月定例会>

〔空港アクセス検討委員会の見解〕

- ・「肥後大津ルートが妥当である」と、委員会としての最終判断。

〔JR九州との確認書の取り交わし〕

- ・空港アクセス鉄道と豊肥本線全体の利便性の最大化及び運営の効率化という目標を共有し、早期実現に向け協働して取り組んでいくことを確認。

〔豊肥本線沿線地域での民間投資〕

- ・TSMCの進出に伴う関連企業の進出による民間投資の動きが活発化。
- ・原水駅周辺では新たな街づくりの計画が、肥後大津駅周辺地域では多くのマンション等の建設計画が進んでいる。
- ・沿線地域全体を幅広くカバーできる空港アクセス鉄道が実現すれば、更なる発展は現実的になる。

(2) 9月定例会後のルート決定に至るまでの経緯

①令和4年10月 7日(金)

- ・経済5団体(熊本経済同友会、熊本商工会議所、熊本県中小企業団体中央会、熊本県経営者協会、熊本県商工会联合会)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

②令和4年10月18日(火)

- ・県議会議長・地元経済界・県選出国會議員によるオール熊本で、国土交通大臣に対し整備費の1/3の財政支援等の特別な配慮を要望。

③令和4年11月 9日(水)

- ・第5回空港アクセス検討委員会を開催し、「追加調査に係る中間的な調査概要」等について説明。
- ・委員会の意見として「肥後大津ルートが妥当」との結論。

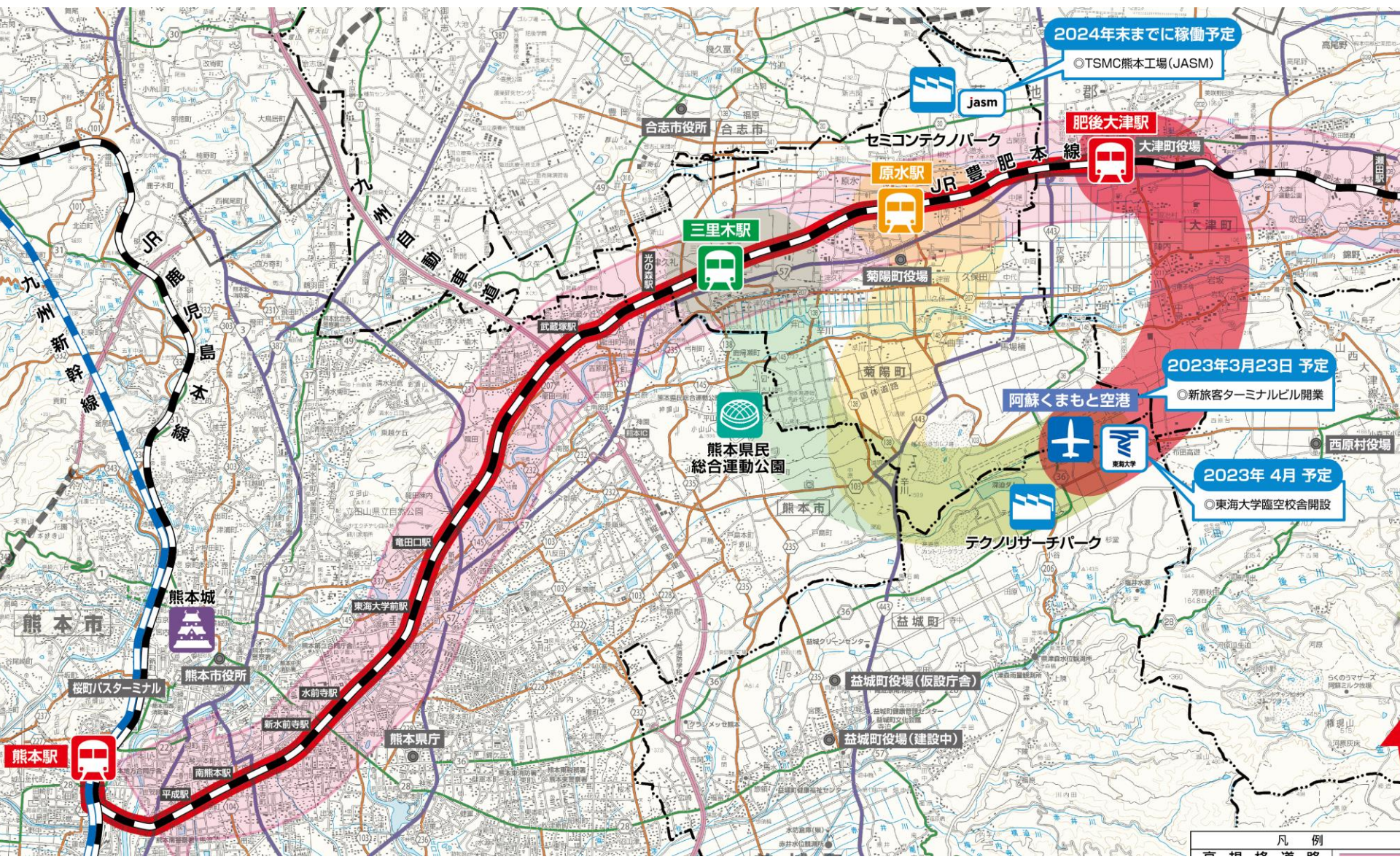
④令和4年11月29日(火)

- ・肥後大津駅からの分岐ルートについてJR九州と確認書を取り交わし。

⑤令和4年12月 2日(金)

- ・12月定例会冒頭の議案説明要旨において、知事が「空港アクセス鉄道は『肥後大津ルート』とする」ことを表明。

【空港アクセス鉄道 3ルート概要図】



2 整理すべき3つの課題への対応状況について

(1) JR九州との運行形態及び費用負担の同意に向けた取り組み

- 令和4年11月29日、肥後大津ルートに関する確認書を取り交わし。「空港アクセス鉄道と豊肥本線全体の利便性の最大化及び運営の効率化という目標を共有」の上、直通運転を基本として検討する等、空港アクセス鉄道の早期実現に向けて取り組むことを確認。
- 今後、鉄道事業許可に向けて、引き続き、運営方法や費用負担等の詳細についての協議を行う。

肥後大津ルートに関する確認書

- 1 空港アクセス鉄道と豊肥本線の接続は直通運転を基本として検討する。検討にあたっては、豊肥本線利用者の利便性維持を前提とする。
- 2 運営の方法については、確認書（三里木ルート）に基づく運行受委託方式に加え、上下分離方式により下部分については県が設立する第三セクター（以下「3セク」という。）が運営し、上部分についてはJR九州が豊肥本線と一体的に運行を担う方式を検討する。
- 3 整備費の負担については、整備費の1/3を上限にJR九州が拠出するとして確認書（三里木ルート）と上記2で決定する運営の方法を踏まえ協議する。
- 4 上下分離方式の場合、JR九州が3セクに支払う施設使用料の水準については別途協議する。なお、仮に上部分の運行で赤字が生じた場合の対応についても別途協議する。
- 5 ルート決定後の詳細調査による事業費や需要予測及び収支採算性の変動に対しても、双方誠意を持って協議する。



(2) 国の財政支援（現行補助率18%のかさ上げ）の実現に向けた取組み

- 令和4年10月18日、県議会議長・地元経済界・県選出国會議員によるオール熊本で、国土交通大臣に対し整備費の1/3の財政支援等の特別な配慮を要望。大臣からは「簡単ではないが、有意義な事業であり、一緒になって知恵を絞りたい」との発言。
- 今回のルート決定で、より具体的な検討を進めることができることから、引き続き、あらゆる機会を通じて要望活動を行うとともに、国との情報共有を密に行うなど、理解を求めていく。



(3) 県民総合運動公園のアクセス改善に向けた取組みについて

<現状・課題>

- 県民総合運動公園は、公共交通による交通アクセス手段が乏しく、自動車によるアクセスが中心。
 ※空港アクセス鉄道ルート見直しにより三里木ルートで期待されていた運動公園アクセス改善への対応が必要。
 ※今秋のロアツソホームゲームなど、大規模イベントにおいて運動公園周辺で渋滞が頻発。喫緊の課題として対応策が必要。

<基本的な考え方>

イベント主催者による対応⇒**県民総合運動公園を設置・管理している県が主体的に対応**

- ※通常利用時にも、大規模イベント時においても、運動公園を円滑に利用できる対応策を提示
- ※県内外から人が集まることは県にとってプラス。渋滞を抑止し、スムーズに集客できる仕組みづくりに取り組む（ピンチをチャンスに）

※ロアツソホームゲーム入場者数	
・10月23日 横浜戦	21,508人
・10月30日 大分戦	13,818人
・11月 6日 山形戦	11,429人

<対応の方向性>

- 運動公園アクセス改善に向け、全庁あげての取組み体制を構築。
- 運動公園利用者数に応じた対応策をパッケージ化し、関係機関で共有。
- 取り得る対応策から速やかに取り組み、効果を検証しながら、随時対応策をアップグレード。
- 一定規模のイベント時には、主催者や施設管理者などで構成する「主催者等調整会議(仮称)」を設置・開催し、課題・対応策を確認、調整。

<具体的な対応策>

◎ハード面での対応策 ○送迎車両乗降所の設置検討 ○バスベいの改修

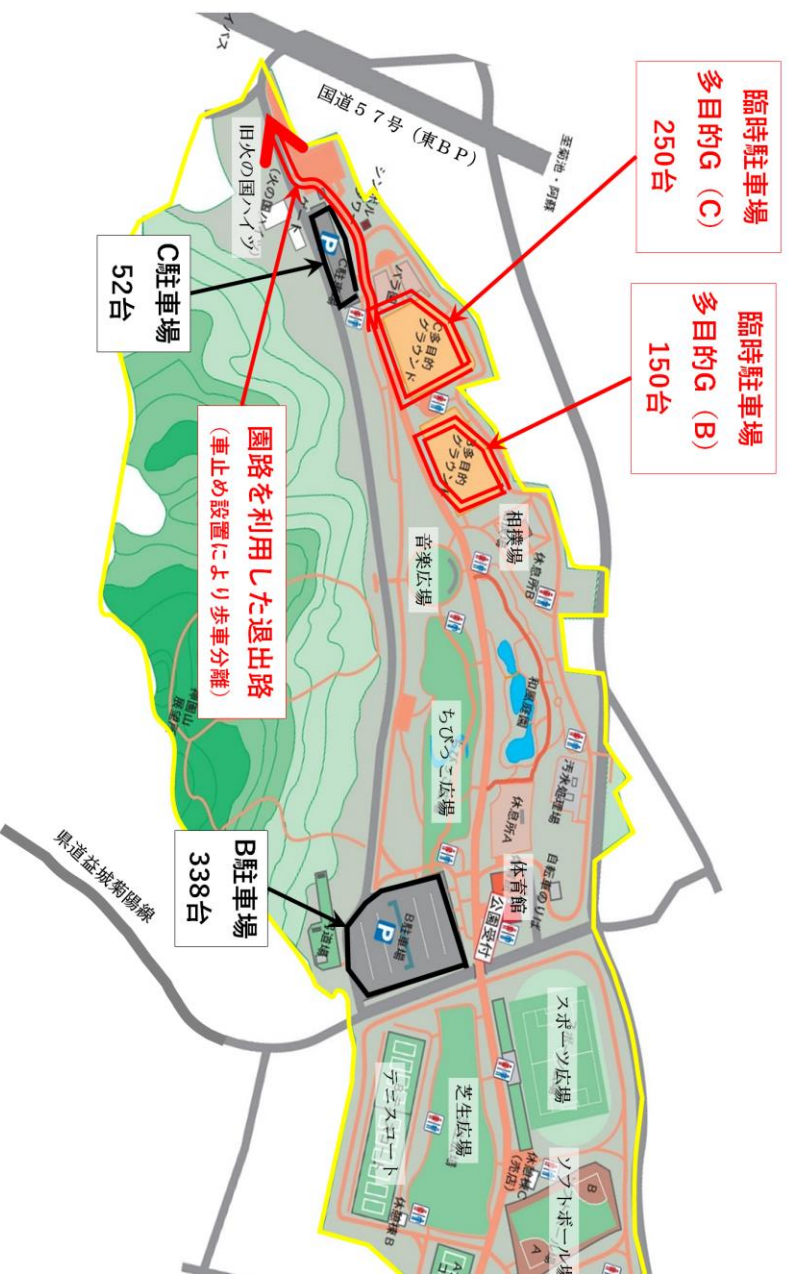
◎利用者数に応じた対応パッケージを設定(※利用者4,000人程度までは常設駐車場(2,000台分)で概ね対応可能。)

運動公園利用者	駐車場対策		シャトルバス・パーク&ライド 【大規模イベント時】	徒歩・自転車等 【大規模イベント時】
4,000人*以上	臨時駐車場の設置 (最大600台分)		シャトルバス運行	※イベント主催者に対するバス借上費用等の補助 ※徒歩・自転車利用のインセンティブ検討 (割引入場券の導入等)
	臨時駐車場の追加設置 (最大550台分)	メイン駐車場 臨時退出ルート設置	シャトルバス拡充 パーク&ライド実施	
	(同上)	(同上)	(上記取組み拡充)	

◎来春のロアツソ開幕戦などのイベントで実証実験を行い、効果・課題を検証します！

県民運動公園及び周辺のアクセス改善対策について

アクセス対策詳細図



駐車台数集計

種別	駐車場名	駐車台数	
常設	メイン駐車場	917台	2,000台
	パークブーム	545台	
	A駐車場	148台	
臨時 (現在)	B駐車場	338台	600台
	C駐車場	52台	
	パークブーム調整池	150台	
臨時 (追加)	投てき場	250台	3,150台
	競技場専用駐車場	50台	
	競技場調整池	50台	
臨時 (追加)	多目的グラウンドA	150台	550台
	多目的グラウンドB	150台	
	多目的グラウンドC	250台	

凡 例

- 公園区域
- ⇩ 退出車による混雑
- ■ ■ ■ ■ シャトルバスルート
- ⇩ シャトルバス方向
- ■ ■ ■ ■ パーク&ライドバスルート
- ⇩ パーク&ライドバス方向
- ◎ 対応策

3 補正予算案（追加提案分）について

阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備調査検討事業

新

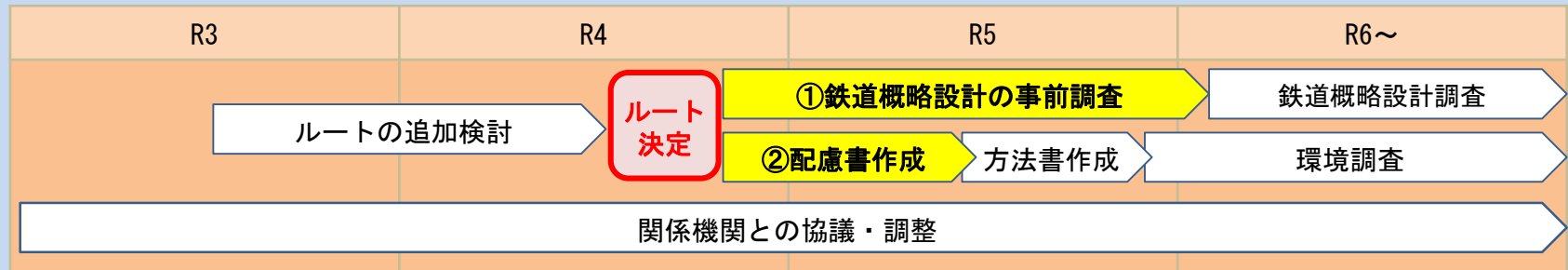
予算額 79 百万円

- 熊本市中心部と空港間のアクセスの定時性、速達性が確保されない状態が継続していることから、改善を図るため、これまで調査を実施。調査結果に基づき、JR豊肥本線肥後大津駅から分岐するルートに方針を決定
- 肥後大津駅から分岐するルートにおいて、事業化に向けた検討をさらに深めるために必要な、鉄道概略設計の事前調査や、環境アセスメントに関する配慮書の作成を行う

<事業概要>

空港アクセス鉄道の整備について、JR豊肥本線肥後大津駅から分岐するルートに方針決定したことを踏まえて、事業化に向けた検討を深めるため、必要な調査等を行う

- 事業内容：①鉄道概略設計の事前調査の実施（51百万円）
…具体のルート案を検討するためのルート深度化調査
- ②環境アセスメントに関する配慮書の作成等（28百万円）
…計画段階において環境保全のために配慮すべき事項の検討
- 事業費：79百万円 ○事業主体：県 ○事業期間：令和4年度～



【参考】第5回空港アクセス検討委員会（令和4年11月9日）

- 県から、ルート追加検討に係る中間的な調査概要等について説明後、委員から意見を聴取。
- 各委員の意見を踏まえると、本委員会の意見としては「肥後大津ルートが妥当」との結論。

＜ルート検討に係る各委員からの主な意見＞

- ・ 直通運転できるのは肥後大津ルートのみ。鉄道事業者としての一般論としては肥後大津ルートが素直。
- ・ 外国人にとって乗り換えはストレス。直通運転が可能であれば分かりやすい上、荷物の多い空港利用者にとってもメリットが大きい。
- ・ 熊本駅や熊本空港が直行で結ばれることは、都市の格（グレード）を高める。
- ・ 阿蘇観光への展開を考えた場合も、肥後大津ルートが望ましい。
- ・ 熊本駅に直行できることは、他県への移動や他空港との連携が行いやすくなる。

＜鉄道整備の必要性等に係る各委員からの主な意見＞

- ・ 定時性や速達性の点、また乗務員不足等の点からもバスだけの対応は厳しい。
- ・ 九州新幹線開業時と同様に、公共交通によるアクセス手段が増えることで地域間を移動する人が増え、鉄道もバスも利用者が増えることが期待される。
- ・ 10分20分構想は構想段階。今鉄道を作らなければ、今後何十年も空港アクセスは悪いままの状態。交通状況や空港周辺の発展、渋滞懸念を考えると、鉄道と高規格道路の両方を作ることは重要。
- ・ 2051年の航空旅客622万人の目標について、しっかり達成したい。新旅客ターミナルビルは、地域交流拠点の役割も果たすことで、航空旅客以外も取り込める。
- ・ 運動公園アクセス改善は、バスの機動性をうまく利用し、効率的な対応ができるのではないかと。