

平成30年度調査と令和元年度調査の比較

1 概算事業費について

(1) 概算事業費の比較

(単位:億円)

調査年度	H30 調査	R 1 調査			
ルート名		A1ルート	A2ルート	Bルート	Cルート
(三里木駅周辺の鉄道形式)	(高架)	(高架)	(地下)	(地下)	(地下)
概算事業費	380(416)	437(480)	493(542)	459(504)	561(616)
H30 調査との差額	—	+57(+64)	+113(+126)	+79(+88)	+181(+200)

() は税込

(2) 主な増減理由〔H30 調査結果に構造が最も類似したA1ルートとの比較〕

増減理由	増減額(税込)
①土木費 ・ 空港への登り口を高架からトンネルに見直し ・ 機構が有する類似の工事例を参考に、三里木駅付近において在来線への影響を抑制するための仮設工事等を追加	+39 億円 (+44 億円)
②設備費 機構が有する類似の工事例を参考に、電気設備、駅部、軌道等を見直し	+38 億円 (+41 億円)
③車両費 運行計画の変更による車両台数の見直し(12両→6両)	▲12 億円 (▲13 億円)
④用地費 ルート見直しに伴う整備延長の減少による用地費の減少	▲4 億円 (▲4 億円)
⑤その他 (諸経費)	▲4 億円 (▲4 億円)
合計	+57 億円 (+64 億円)

(参考) A1ルートと他ルートの比較

ルート名	増減理由	増減額(税込)
A2ルート	国道57号沿線の密集市街地を高架から地下トンネルに変更したこと等による土木費の増加、用地費の減少等。	+56 億円 (+62 億円)
Bルート	A2ルートと同様。ただし、地下トンネルとしたことで、距離を短縮。	+22 億円 (+24 億円)
Cルート	A2ルートと同様。ただし、空港施設などへの影響を考慮したことで距離が延伸。	+124 億円 (+136 億円)

2 需要予測について

(1) 需要予測の比較

(単位：人)

区分		H30 調査	R1 調査
【航空旅客等利用者】		5,200	3,500 (▲1,700)
【一般交通利用者】		1,700	4,000 (+2,300)
合計		6,900	7,500 (+600)
駅毎の利用者	(空港駅利用)	6,000	4,800 (▲1,200)
	(中間駅利用)	900	2,700 (+1,800)

- ・H30 調査は、空港からの目的地を市町村単位（熊本市は区単位）の大きな範囲で代表地点を設定し推計。
- ・R1 調査は、目的地を細分化して推計。目的地区分は、既存のパーソントリップ調査※を使用。

※パーソントリップ調査とは、将来の交通に関する施策に反映することを目的とし、交通の実態である「出発地」「目的地」「交通手段」などを把握する調査。熊本市では、平成 24 年に実施している。

(2) 主な増減理由

- 航空旅客等利用者の減少は、空港からの推計上の「目的地」を詳細に区分したことで、鉄道沿線から離れた地域の需要が減少したものの。

[例]	出発地	目的地	「推計上の目的地」	傾向
H30 調査	空港 ⇒	熊本市役所	中央区(新水前寺駅)	[鉄道需要の減少]
R1 調査	空港 ⇒	熊本市役所	中央区(手取本町他)	

- 一般交通利用者の増加は、中間駅周辺住民の利用者や、空港近傍に移転予定の東海大学農学部キャンパスへの通学者を適切に見込んだことによるもの。

3 費用便益分析について

(1) 費用便益分析の比較

	H30 調査	R1 調査
費用便益比 (B/C)	1.5	R2 で継続調査

(2) H30 調査結果との相違理由

- H30 調査：概略の需要予測結果から費用便益比を算出。
- R1 調査：精緻に実施したこと等により以下の課題が判明したため、R2 で継続調査。
 - 空港アクセス鉄道整備構想の重要な目的である定時性の確保（時間が読める）という重要な便益が、計上できていない。
 - 今回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、妥当性を欠くことが判明。