

## 第2回 空港アクセス検討委員会概要

1 日時：令和3年3月18日（木）15:00～16:50

2 場所：ホテル熊本テルサ ひばり

### 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

(代理出席 田中 康徳 熊本国際空港(株) 取締役副社長)

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

(代理出席 能勢 和彦 総括審議員兼都市政策部長)

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：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、「今年度継続調査等の検討状況」について説明後、各委員から「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」について意見を聴取。（各委員からの主な発言は以下のとおり）
- 次回は、6月頃に第3回を開催予定。

### 5 委員等の主な発言

#### (1) 新型コロナウイルスによる交通・観光への影響について

##### 高橋委員（熊本県企画振興部長）

- ・ 県内の各公共交通機関の利用状況を説明。
- ・ 県としては、公共交通の利用が落ち込んでいる状況を踏まえ、県民の移動手段を確保するため、必要な感染症対策を講じながら事業を継続する交通事業者に対し、運行経費を協力金として支給するなどの支援を行っている。

##### 田中委員代理（熊本国際空港(株) 取締役副社長）

- ・ 今年度の航空旅客数は、80～85万人で到着する見込み。来年度は、国内線約200万人、国際線約5万人を想定しており、コロナ前の水準にまでは戻らないと考えている。その後の予測は難しいが、ワクチン接種が進めば、期待も含めて、国内線は2022年の春から、国際線は2022年の秋から本格的に回復してくるのではないかと見込んでいる。
- ・ 当面、厳しい状況が続くが、我々の事業は長期に亘るものであることから、

現在掲げている目標「2051年度の旅客数622万人」に変更の予定はない。まずは、新ターミナルビルの2023年春開業を必達目標として取り組む。

- ・新規路線の誘致については、まずは、国内線・国際線とも、コロナ前の状況に戻すということが第一。その上で、将来を見据え、国際線は成都、国内線は仙台を新規路線開設の有力候補として検討している。
- ・需要喚起策として、関東、関西、中京圏で県産品フェア等を開催し、観光需要の掘り起こしに取り組んでいる。

#### 森委員（九州産交バス(株) 代表取締役社長）

- ・コロナの影響により、リムジンバスは、44往復から12往復に減便中。1便当たりの乗客数は約12人と前年に比べ半減している。
- ・乗客数は減少しているものの、時間帯によって、1便当たりの乗客数が大きく変動するため、場合によっては臨時便を出す必要があるなど、対応に苦慮している。
- ・これまでリムジンバスの課題とされていた遅延については、ダイヤを見直すことで、改善しているが、朝の渋滞時は、熊本駅から空港まで69分を要している。現在は、乗客数が少なく、乗降が速いため遅延も小さくなっているが、コロナ前の乗客数に戻れば、バス停毎の運賃收受やトランクサービス等により、再び遅延が大きくなることも考えられる。
- ・空港運営会社は、航空旅客622万人を目標に掲げているが、リムジンバスで対応可能なのは、450万人程度まで。ただし、この場合も、時間帯によりダイヤが集中すれば、対応が難しくなることも考えられる。

#### 赤木委員（九州旅客鉄道(株) 執行役員熊本支社長）

- ・JR九州利用者数は、今年度上半期で6割減。緊急事態宣言は終了したが、中長距離客に顕著な動きはない。安全を担保しながらも、経費削減により収支改善に取り組んでいる。
- ・コロナの先行きは見通せない。例年であれば、来年度見通しを立てる時期だが、手を付けられていない状況。ただし、社内の共通見解だが、今後も、コロナ前の利用者数には戻らないとの認識の下で経営を考えざるを得ない状況。
- ・観光客は、自粛の反動や国・県のキャンペーンにより、時間はかかると思うが、徐々に回復すると見ている。インバウンドはまだ時間がかかるのではないか。
- ・一方で、需要の下支えとなるビジネス客については、リモートワークやWEB会議の普及による出張の減少により、コロナ前には戻らないと考えている。そうなれば、鉄道は厳しい状況が続く。
- ・鉄道は9割近くが固定費。これまでの鉄道は増えても5%、減っても5%程度の変動であったが、乗客が50%も減少すれば固定費を吸収できない。大きなインフラは大きな固定費がかかるため、需要想定はしっかり検証をした上で、投資は行っていくべき。

#### 松田委員（(一社)日本旅行業協会 熊本地区委員長）

- ・旅行業界の経営状況は厳しく、経費の削減に努めている。

- ・熊本県独自の宿泊助成事業「くまもと再発見の旅」を契機に宿泊を盛り上げていきたいと考えているが、業界全体としては、賛否両論あるものの、GoToトラベルの再開を要望している。エアライン、JR、バスなど交通機関はもちろん、地域共通クーポンによる地域への経済波及効果が大きい。
- ・今は、旅行者も感染対策を徹底しているため、安全に旅行していただけたと思うが、受け入れるエリア側も相互に安心できるような商品開発をしていきたい。旅は人間の根本的な欲求。環境整備を盛り上げていきたい。

#### 川畑委員（熊本経済同友会 都市圏戦略委員長）

- ・ワクチン接種が進むことにより早期に収束することを期待している。空港アクセス鉄道は、目先1～2年の話ではなく、10年、20年、30年の息の長い話であることも考慮する必要がある。
- ・テレワークやリモート会議の普及によりオフィス勤務者を中心に仕事のやり方は大きく変わった。こうした働き方は、コロナ収束後もある程度定着し、ビジネスでの航空利用者は減るかもしれないが、新しい働き方として、地方でのワーケーションが増加したり、移動時間減少で浮いた時間を観光に回すことも可能になったりすることで、空港利用の面でプラスになることも想定される。

#### 西村委員（熊本商工会議所 副会頭）

- ・コロナであっても、必要な人の動きはある。感染症対策は当然だが、過度に自粛する必要はないのではないか。
- ・商工会議所の会員には、小規模なサービス業も多い。エビデンスに基づくクラスターの発生等に対応しなければならないことは当然だが、本来やってもいいことまで自粛する必要はないのではないか。
- ・小規模事業者は、大企業のように、簡単にオンライン化できない。ある程度のはりリモートでもできるが、新たな事業に取り組む場合など、やはり相手と直接会って話をすることも必要。

#### 上野委員（熊本県土木部長）

- ・コロナや、働き方改革などにより、人やモノの移動など、新たな社会変化が生じている。テレワークの進展による生活圏の変化や、働く場と居住の場の融合などによる新しい生活様式を踏まえ、これまでの概念とは異なる都市のあり方、都市構造に与える影響をしっかりと見極める必要がある。
- ・ポストコロナにおける人の動きについては、今後予定しているパーソントリップ調査により、熊本都市圏の交通の実態を把握し、現況分析、将来予測をしていきたい。

#### 能勢委員代理（熊本市都市建設局総括審議員兼都市政策部長）

- ・コロナによる影響により、市電やフェリーの利用者は減少しているが、緊急支援策などにより、公共交通の維持に努めている。引き続き、利用の促進にも努める。
- ・観光の面では、宿泊者数が大幅に減少しており、他業種以上に厳しい状況。
- ・市としては、熊本駅白川口駅前広場の完成、熊本城天守閣の完成復旧、熊

本で36年ぶりに開催される都市緑化フェアによる効果に期待している。

- ・また、熊本駅、桜町、通町筋の3つの拠点をノンストップで結ぶ、まちなかループバスについても、4月の運行に向けて準備を進めており、回遊性を高めることとしている。
- ・熊本市が県内の観光のゲートウェイとしての役割を果たしていきたい。

#### **円山委員（熊本大学准教授）**

- ・ビジネス移動は減るだろうが、それでいいのだろうかという思いもある。会議はアンオフィシャルな部分も重要。ビジネス客が100%戻ることはないかもしれないが、悲観しすぎるのはどうかと思う。こういう時だからこそ長期的な視点で考えるべき。
- ・需要予測や便益効果に関しては、これまで想定できなかったような不確定な要素が出てきた。鉄道を造るリスクをきちんと考えるのは当然だが、鉄道を造らないまま航空旅客が増えるリスクについても公平に検討することが重要。

#### **加藤委員長（慶應義塾大学教授）**

- ・様々な県を回って話を聞くと、海外から、新規路線の話は少ないが、既存路線の回復は結構オファーがあるようだ。日本側が受け入れるかどうかだが、その場合、陰性証明の問題が出てくる。日本では、陰性証明のアプリなどが統一されていないため、受け入れ態勢が十分とはいえない。
- ・インバウンドの回復に期待はするが、その前にやっておくことがいくつかある。その一つが、陰性証明を含めた一連の手続きのデジタル化だが、問題は、誰が費用を負担するか。民間は先行きが見通せず思い切った投資ができない状況。まずは、大規模な空港から始める必要があり、来年度からはそういうことも考えていかなければならない段階になる。
- ・中国では、コロナの陰性証明も含めたプラットフォームの整備により、国内移動が回復している。日本では、モード間のバリアがあるため、コロナを契機に、行政と民間が協力してやっていくよい機会になると考える。

### **（2）鉄道整備による波及効果について**

#### **高橋委員（熊本県企画振興部長）**

- ・空港周辺地域は、元々、交通の便が良い地域で、S58の熊本テクノポリス構想以降、半導体、自動車産業が集積し、本県経済をけん引してきた。
- ・今般、第3の柱として、熊本の強みを生かせるライフサイエンス産業を中心とする、UXプロジェクトの検討を開始した。
- ・アクセス鉄道は、単なるアクセスの改善にとどまらず、様々な効果を生み出すものであり、創造的復興の総仕上げとしての意識で取り組んでいる。

#### **田中委員代理（熊本国際空港㈱ 取締役副社長）**

- ・航空旅客数が増えた時に、アクセス鉄道が整備されれば、定時性、速達性、大量輸送性が向上し、空港の利便性が高まると期待している。
- ・さらに、県が掲げる「UXプロジェクト」により、空港周辺地域や沿線地域が活性化すれば、既存路線の拡充、新規路線の誘致にとっても有益。

- ・新ターミナルビルの2023年春の開業と、アクセス鉄道の整備は時間軸が異なるが、新ビルとアクセス鉄道の接続のための設計変更には対応できるよう準備をしておきたい。

#### **森委員（九州産交バス(株) 代表取締役社長）**

- ・航空旅客数が伸びてくれば、リムジンバスだけでは分担できない。先ほど、450万人まではリムジンバスで対応可能と述べたが、それは、運転手の確保が前提。現在は運転手不足が続いており、実際は難しい。
- ・大量輸送が期待できる鉄道を整備し、バスは鉄道沿線以外の各地を結ぶなど、役割分担が必要になる。
- ・インバウンドの受け入れのためには、キャッシュレス化も重要。バスだけでなく、鉄道やタクシーとの連携も必要になるが、誰がプラットフォームを作るのが課題。コロナによる経営の悪化により、交通事業者はその体力はない。

#### **赤木委員（九州旅客鉄道(株) 執行役員熊本支社長）**

- ・鉄道はあくまでも“線”。それを面に変えていくためには、二次交通が重要。特に、不慣れな観光客にとっては、スマホ1つで鉄道にもバスにもタクシーにも乗れて観光の予約もできるようになることが理想。福岡では、西鉄のバスや、第一交通のタクシーと連携してMaaSに取り組んでいる。
- ・鉄道は、大量輸送性はあるが、乗客が少ないところには列車本数は増やせないため、そこをどう補完していくか。
- ・熊本でも、交通事業者と行政が一体となり仕組みを作れば、来ていただいたお客様の利便性も向上すると考える。

#### **松田委員（(一社)日本旅行業協会 熊本地区委員長）**

- ・鉄道整備には10年程度かかる。目標の622万人は待っているだけでは厳しいため、いろいろな取り組みをして、いかに需要を作っていくかが重要。
- ・阿蘇くまもと空港を、九州におけるセントラル空港としてブランディングを確立すれば、利用機会の増加が期待できる。インバウンド向けには、JRのレールパスを思い切り宣伝すべき。
- ・阿蘇と熊本の価値の向上が重要。阿蘇まで鉄道で繋がれば、阿蘇駅等からの二次交通の拡充にもつながる。
- ・運動公園周辺の地域活性化にも非常に波及効果ある。特に、えがお健康スタジアムにおいて、スポーツやコンサートがかなり増えてくると思う。その際のネックがアクセス。現在は、大量のシャトルバスが必要であり、なかなか大規模なイベントを持ってこれない。観客の3分の1でも、鉄道に乗ってもらえれば、輸送に係るコストが下がり、かなり活性化するという期待を持っている。

#### **川畑委員（熊本経済同友会 都市圏戦略委員長）**

- ・アクセス鉄道整備により、九州内の回遊性が飛躍的に高まる。また、定時性の確保で、移動時間が短縮される。さらに、道路渋滞の減少、中間駅周辺、空港周辺の活性化、CO2の削減が期待される。

- ・アクセス鉄道整備により、時間が読めることの効果が非常に大きい。費用便益分析に当たっては、定時性が確保されることによる効果もきちんと測定してほしい。

#### 西村委員（熊本商工会議所 副会頭）

- ・アクセス鉄道の整備による運動公園の活性化に期待している。
- ・また、高森町では、県出身の堀江信彦氏を中心に、世界における漫画のシリコンバレーにしようとの取組みが進められているが、そのために、大空港構想と、そこからのアクセスに期待されている。空港と繋がれば、世界中から人が集まる。漫画という文化は、小さな投資で、言葉を越えた大きな効果を生み出すことが期待される。

#### 上野委員（熊本県土木部長）

- ・熊本都市圏総合交通戦略においては、道路政策を含めた基本施策の大きな柱として、公共交通を位置付けて各種施策を展開している。
- ・空港アクセス鉄道が整備されることで、空港・熊本駅の広域交通結節点がスムーズに繋がり、熊本市や周辺の市町村のみならず、熊本県全体の移動の利便性が高まる。観光振興や企業誘致等、経済の波及効果が大きい。
- ・安全・安心という視点では、南海トラフ地震発生時の広域防災拠点である阿蘇くまもと空港と、熊本駅に隣接し、国の現地対策本部となる熊本地方合同庁舎が結ばれることで、防災機能のさらなる向上に繋がる。
- ・運動公園についても、新たな大会の開催や利用増加の好循環により、さらなる活性化に繋がる。

#### 能勢委員代理（熊本市都市建設局総括審議員兼都市政策部長）

- ・アクセス鉄道の整備により、定時性が向上すれば、滞在時間の延長による消費効果が期待される。
- ・熊本は、全国的にも渋滞がひどいと言われているため、より多くの方に鉄道を利用していただけることを期待する。
- ・MaaSについては、市としても、経済団体、学識者との協議会を設置し、方向性の検討を開始する。

#### 円山委員（熊本大学准教授）

- ・定時性の評価については、うまく算出できるよう、県と一緒に検討している。
- ・鉄道であれば、定時性が確保されることで、出発時間を遅らせることが可能になり、街中に滞在する時間が長くなることが期待される。
- ・東海大学臨空校舎の学生の利用も期待される。
- ・熊本空港の場合、県外からの訪問者を、県内の人が自家用車等で送迎する事例も多いと思うが、アクセス鉄道ができれば、「送迎をしなくてよくなる効果」も発生すると考える。往復2～3時間使っている送迎時間に平均賃金を掛けることで、結構大きな効果として示せるのではないかと考えている。送迎は、熊本のおもてなし文化の表れかもしれないが、東京と地方の関係を見直すきっかけにもなるかもしれない。

(以上)