

第5回 空港アクセス検討委員会概要

1 日 時：令和4年（2022年）11月9日（水）15:30～17:00

2 場 所：ホテル熊本テルサ たい樹

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 熊本大学大学院先端科学研究部 教授
岩崎 司晃 九州産交バス(株) 代表取締役社長
中野 幹子 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
川畑 健二 熊本経済同友会 まちづくり委員長
西村まりこ 熊本商工会議所 副会頭
島添 哲也 (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
亀崎 直隆 熊本県土木部長
井芹 和哉 熊本市都市建設局長
オブザーバー：犬塚 誠 国土交通省九州運輸局鉄道部長
府高 隆 熊本県観光戦略部政策審議監
熊本県：清田交通政策・統計局長
坂本交通政策課長、清塘空港アクセス整備推進室長

4 議事の概要

- 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。（委員の発言は以下のとおり）
 - ※その他、鉄道整備の必要性について、各委員から意見を聴取。
- 鉄道事業者から、「直通運転ができるのは肥後大津ルートのみ。鉄道事業者としては肥後大津ルートが素直。」という意見が、学識者や空港、観光関係の委員からは、「来訪者にとって乗換ストレスの少ない直通運転が可能な肥後大津ルートの効果は大きい」「熊本空港と熊本の都市としての魅力を高めるためには、熊本駅に直結する鉄道が不可欠。」という意見が多く出されるなど、委員会としては「肥後大津ルートが妥当」という結論。

5 委員等の主な発言

【議事（1）空港アクセス鉄道のルート検討について】

高橋委員（熊本県企画振興部長）

- ・県として示している3つの課題の1つである国の財政支援の実現については、10月7日、経済同友会や商工会議所など経済5団体から、県に対し、空港アクセス鉄道の早期実現に関する要望を受けた後、同月18日、知事が経済界の代表や地元選出国會議員全員と共に、斉藤国土交通大臣に対し、要望活動を行った。

- ・斉藤国土交通大臣からは「1/3の財政支援へのハードルは高いものの、有意義な事業であり、しっかり対応させていただく」との言葉があった。
- ・事業計画としての熟度を高めつつ、要望を継続していく。

中野委員（九州旅客鉄道㈱ 執行役員 熊本支社長）

- ・直通運転が可能であるのは、肥後大津ルートだけであり、鉄道事業者として、一般論としては肥後大津ルートが素直と感じている。

円山委員（熊本大学大学院先端科学研究部 教授）

- ・原水ルートは、費用が高く、B/Cも最も低いため選択肢から外れるだろう。
- ・三里木ルートは、中間駅を設置することが可能で、県民総合運動公園へのアクセスが改善されることが大きなメリット。仮にロアツツがJ1に昇格しても、毎週試合が行われるわけではなく、これを受けてルートを決めるのは違うだろう。シャトルバスの増便等の方法で対策できるのではないかと考えられる。
- ・肥後大津ルートは、直通運転が可能であることが最大のメリット。荷物の多い空港利用者に歓迎されると思う。また、空港と主要駅を直結する鉄道があることは、都市の格（グレード）を高める。
- ・熊本空港発熊本駅行きがあることは、空港に到着した人が、すぐに熊本駅行きに乗れるということで非常に分かりやすく、海外の旅行者にも熊本ステーション行きというのは分かりやすい。また、阿蘇への観光ルートとして、南阿蘇鉄道が肥後大津駅に乗り入れる予定であることを考えると、肥後大津駅が阿蘇への観光の拠点となる。
- ・総合的に考えると肥後大津ルートが良いのではないかと思う。

新原委員（熊本国際空港㈱ 代表取締役社長）

- ・外国人の方を考えると、直通で熊本ステーションまで行けることは非常に分かりやすい。
- ・阿蘇への展開を考えた場合も、肥後大津駅は非常に使いやすい。
- ・熊本駅に直行できることは、他県の空港との連携が行いやすくなる。
- ・空港を拠点に、福岡・鹿児島・長崎方面への移動が容易となり、熊本空港イン他空港アウト、他空港イン熊本空港アウトの旅行者の利便性が上がる。

島添委員（(一社)日本旅行業協会 熊本地区委員長）

- ・外国人・インバウンドにとって、一番ストレスが溜まるのは列車の乗換。
- ・熊本駅行きの直行便があることは、インバウンドに好まれる。
- ・阿蘇エリアの観光面では、肥後大津ルートは、南阿蘇鉄道が肥後大津駅に乗り入れることで、外国人にとって行きやすくなる。また、二次交通の課題はあるが、人気のある黒川エリアにも肥後大津駅をフックに行きやすくなる。
- ・肥後大津ルートが一番良いと思っている。

西村委員（熊本商工会議所副会頭）

- ・熊本県女性の社会参画加速化会議において実施した若者向けアンケートで、県外就職をする理由等の質問に、渋滞緩和や交通の便を良くしてほしいといった

若者からの意見が多く寄せられた。

- ・ 県内の若者も、空港へのアクセスを含めた熊本県の交通が不便であると感じている。都会らしい交通網が、観光や産業だけでなく、若者の県外流出を引き止めるアピールにもなる。

井芹委員（熊本市都市建設局長）

- ・ 三里木ルートでない場合の県民総合運動公園のアクセスや渋滞問題については、真剣に考えていく必要がある。
- ・ 県民総合運動公園の将来の発展性の観点からも、この渋滞問題について熊本市も一緒に考えていく。

【議事（1）総括】

加藤委員長（慶應義塾大学商学部 教授）

- ・ 県の調査において、事業費が一番低く、B/C、事業効果も高い結果となっていること、事業者であるJR九州からも「素直」という意見をいただいていることに加え、委員の皆様の御意見を踏まえると、本委員会の意見としては、肥後大津ルートが妥当ということではいかがか。

—（委員了承）—

【議事（2）その他】

加藤委員長（慶應義塾大学商学部 教授）

- ・ これまでの検討委員会で様々な意見をいただいていたが、報道等を確認すると、空港を鉄道網で繋ぐことの意義や、道路と鉄道の関係性など、そもそもの鉄道整備の必要性について様々な意見があるようだ。改めて本委員会の場で鉄道の役割を確認するために各委員から意見をいただきたい。

新原委員（熊本国際空港㈱ 代表取締役社長）

- ・ 国内線の航空旅客は、コロナ前と比較して、80%台後半から9割くらいまで回復している。
- ・ 30年先である、2051年の航空旅客622万人の目標については、しっかりと達成したい。
- ・ 新しいターミナルビルは、広場を整備する等、地域交流拠点の役割も果たしていくことで、航空旅客以外の方も取り込める。
- ・ 周辺の道路渋滞の状況が厳しくなっている中で、定時性や速達性を考えると、リムジンバスだけでは厳しい。

- ・ 空港利用者が今後、更に増えていく中で、鉄道を含めた公共交通機関と道路の合わせ技で対応をしていく必要があると感じており、その中で鉄道は大きな柱であり、必須と考えている。

円山委員（熊本大学大学院先端科学研究部 教授）

- ・ 10分20分構想（熊本市中心部から高速道路インターチェンジまでを約10分、熊本空港までを約20分で結ぶ構想）は、あくまでも構想段階で、B/C等の数値に基づいた議論はこれからの状況。鉄道はあと12年間で完成が見込めるが、高規格道路の12年後の完成は厳しいと思われる。今、鉄道を作らないという選択をすると、今後何十年も熊本空港へのアクセスは悪いままの状態になってしまう。
- ・ TSMC関連で空港周辺への企業進出が続いており、東海大学臨空校舎も開設される。空港周辺の渋滞状況を踏まえれば、定時性・大量輸送性を確保できる鉄道を整備した方が安心。
- ・ 現在の交通状況、今後の空港周辺の発展、渋滞懸念を考えると、空港アクセス鉄道と高規格道路の両方を作ることは重要だが、鉄道と高規格道路、両方を作るという意思決定をするためには、感覚論ではなく、具体的な数字、定量的な評価に基づいて、両方の効果が最大限に発揮できる調整が必須である。渋滞が少なく移動しやすいような都市圏交通全体の大きな姿、将来ビジョンを描いて、その実現に向けた緻密な検討が必要。
- ・ パンフレットの裏面にあるとおり、全国の主要な空港と比べて、熊本空港は明らかに特異的に不便な状況。鉄道ができれば、この状況を改善することが可能であり、鉄道が必要な根拠になる。
- ・ 2051年に航空旅客622万人という目標は、コロナ前に出された数字である一方で、TSMC進出前の数字でもあるので、さらに上げていくことは十分可能。空港会社や県を中心にみんなで能動的に取り組んでいくことが大切。

亀崎委員（熊本県土木部長）

- ・ 10分20分構想については、国の支援を受けながら、県・市で検討を進めているところ。今後、地域との合意形成に向けて、機運醸成だけでなく、まずはルート帯を示し、定量的な議論ができればと考えている。
- ・ 鉄道と道路は、相互に補完し合うとともに、空港へのアクセス性を向上することで、空港のポテンシャルが上がることは、これから熊本が発展する上で大事なこと。
- ・ 鉄道と道路の相乗効果が最大限発揮されるよう、空港へのアクセス道路については鉄道との関係に十分配慮しながら取り組んでいく。

井芹委員（熊本市都市建設局長）

- ・ （10分、20分構想については）スピード感を持って取り組まなければならないと思っている。その中で市民の方からは、20年、30年先に見える大きな道路の話だけではなく、現在、困っている地域の道路について

解決していくことも大事という意見もいただいている。

- ・現在の道路の課題も併せて、地域の中で理解をいただきながら進めていく必要がある。

岩崎委員（九州産交バス㈱ 代表取締役社長）

- ・空港アクセス鉄道については、2つの理由から賛成の立場。1点目の理由は、622万人まで増える航空利用者について、乗務員不足等の問題もあり、バスだけで対応できない可能性が高い。2点目の理由は、九州新幹線開業時に、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た経験から、空港アクセス鉄道が整備された場合も、空港リムジンバスの利用者が増えることへの期待がある。
- ・また、バスと鉄道があることにより、災害時の冗長性を確保できる。災害後もバスは道路さえ通れば運行できるので、早期の復旧ができる。
- ・運動公園のアクセス改善については、常時需要がある訳ではないので、バスの機動性をうまく利用することで、効率的な対応ができるのではないかと思う。

島添委員（(一社)日本旅行業協会 熊本地区委員長）

- ・熊本に飛行機で来訪する旅行者の多くが、レンタカーを利用しているが、空港アクセス鉄道が開通すれば、電車を使って移動すると思われる。
- ・他空港では、空港をテーマパークとして、人が集う場所としている事例もある。観光業だけでなく、地元の人が集う場として活用する場合には、鉄道が必要になると考える。

川畑委員（熊本経済同友会 まちづくり委員長）

- ・経済同友会としては、これまでに3回、空港アクセス鉄道の早期実現に関する要望を県に提出している。
- ・定時性、速達性、大量輸送性の確保、九州内の回遊性の高まり、道路渋滞の解消等、将来の熊本、九州全体の発展のために、空港アクセス鉄道は必要不可欠な投資であると認識している。アクセス鉄道の早期実現に向けた検討の更なる加速化と、1日も早い着工・完成をお願いしたい。

西村委員（熊本商工会議所副会頭）

- ・1日も早い早期の実現を心より願っている。

犬塚オブザーバー（国土交通省九州運輸局鉄道部長）

- ・TSMCの進出、空港利用者の増加による渋滞の悪化、少子高齢化、人口減少、新型コロナウイルスなどの状況を踏まえて、今回の調査結果を、県民を始めとした関係者に丁寧に説明し、議論することが大切。
- ・本省と連携しながら、できる限りの御協力をさせていただく。

府高オプザバー（熊本県観光戦略部政策審議監）

- ・今後の鉄道と道路も含めた交通アクセス、インフラの整備の検討の進捗も踏まえながら、熊本らしさを押し出した観光施策を考えて進めていきたい。

加藤委員長（慶應義塾大学商学部 教授）

- ・アフターコロナの観光政策を考える際に、今後、旅行者の数だけでなく、1人当たりの消費金額が重要となるし、個人旅行が重要になる。個人旅行者にとって乗換なしの鉄道は便利でポイントが高い。アフターコロナの観光政策として鉄道を仕掛け、手段として使うことは合理的だと思う。
- ・コロナ前の観光が、東京・京都・大阪などのゴールデンルートに集中し、分散しない傾向があった。いかに分散させるかを考えた場合、熊本には阿蘇や天草があり、九州各地にも熊本を拠点に鉄道で行くことができ、空港と鉄道が繋がることで、旅行客から選ばれることになると思う。

【総括】

加藤委員長（慶應義塾大学商学部 教授）

- ・鉄道の特色として、定時性・速達性・回遊性などのメリットがあり、それが地域交通や都市交通にメリットを及ぼしている。
- ・鉄道は道路と相反するものではなく、両立できるもので、それが都市との交通につながるため、両方とも上手に活用すべき。
- ・今後の委員会の進め方については、ルートを含めた、空港アクセス鉄道の整備に関し、次回の検討委員会で、県の方針を説明・報告いただきたいと考えている。

—（委員了承）—

（以上）