



阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備に 向けた取組み状況

熊本県企画振興部

令和6年3月



1 阿蘇くまもと空港の現状について

阿蘇くまもと空港の概要と沿革

【空港概要】

- ・拠点空港（国管理空港）
- ・面積 1,779,665㎡
- ・滑走路（長さ×幅）3,000m×45m
- ・運用時間 14時間（7:30～21:30）
- ・エプロン 11バース
（大型ジェット機用×6、中型ジェット機用×1、小型×4）



〈空港全景〉

【沿革】

- ・昭和46年 熊本空港開港、国内線ターミナルビル供用開始
- ・昭和58年 国際線ターミナルビル供用開始
- ・昭和63年 貨物ビル供用開始
- ・令和2年4月 熊本国際空港(株)による空港運営開始
- ・令和5年3月 国内線・国際線一体型の新旅客ターミナルビル開業



〈新旅客ターミナルビル〉

阿蘇くまもと空港の利用者数の推移

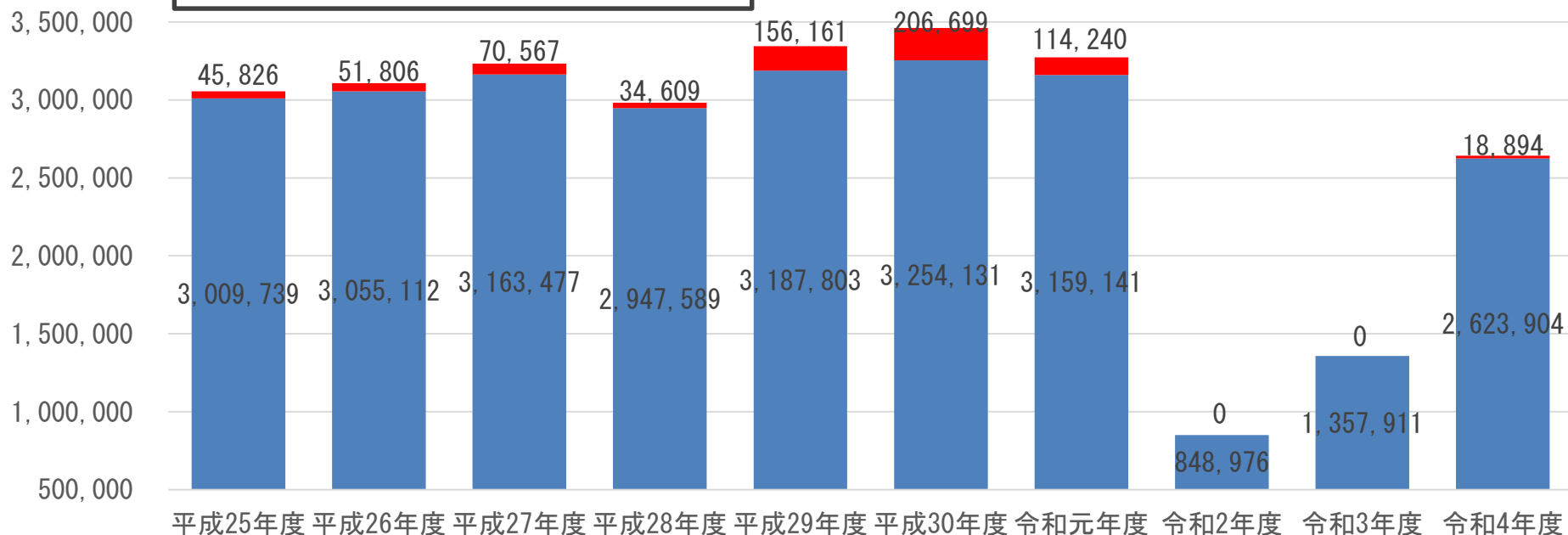


(単位：人)

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
国内線	3,009,739	3,055,112	3,163,477	2,947,589	3,187,803	3,254,131	3,159,141	848,976	1,357,911	2,623,904
国際線	45,826	51,806	70,567	34,609	156,161	206,699	114,240	0	0	18,894
合計	3,055,565	3,106,918	3,234,044	2,982,198	3,343,964	3,460,830	3,273,381	848,976	1,357,911	2,642,798

平成30年度の年間 **346万人**が
国内線・国際線共に過去最高

空港管理状況調査（国土交通省）

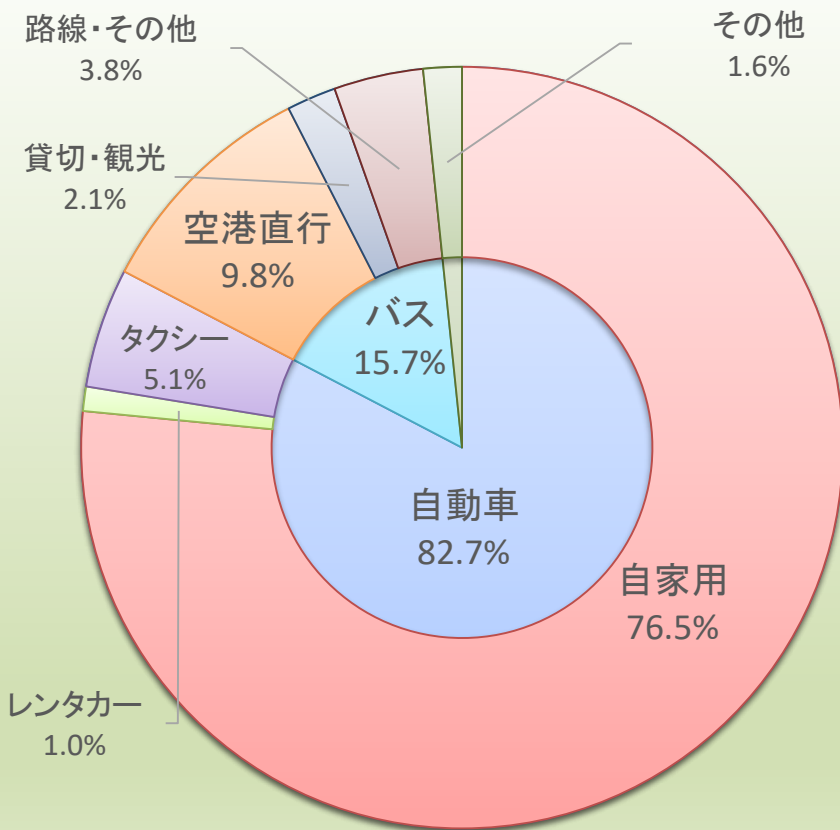


阿蘇くまもと空港までの交通手段の状況

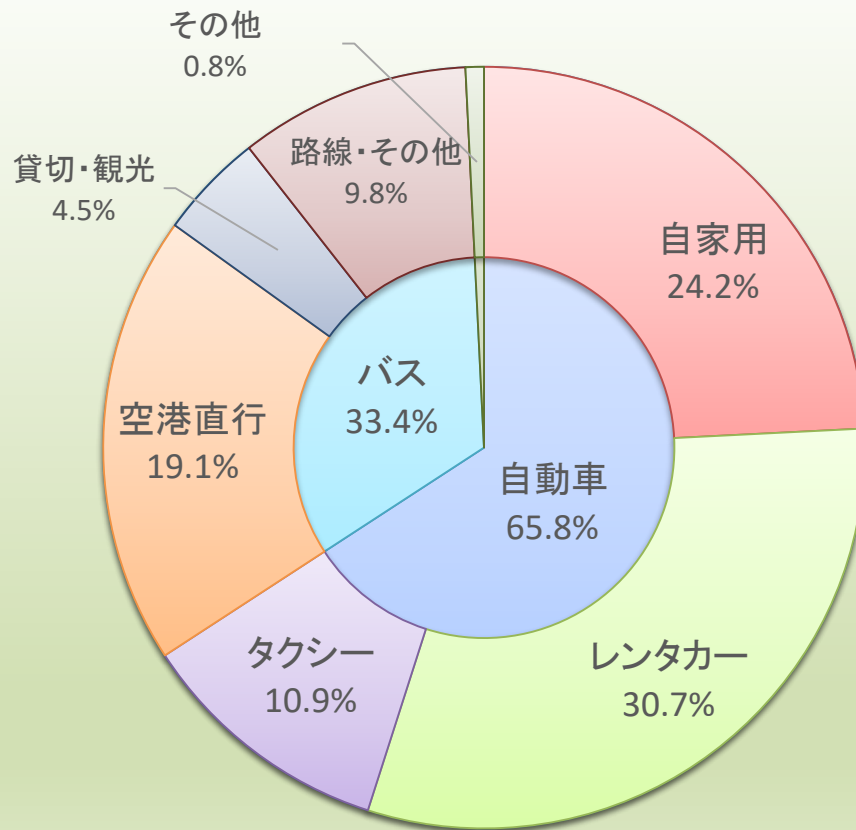


平成29年度 航空旅客動態調査

【九州内居住者】



【九州外居住者】



主要駅から空港までのアクセス状況



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	自家用車	結節	備考
福岡	2,304	博多駅	約 4km	約 5分		約20分	鉄道	
鹿児島	577	鹿児島中央駅	約42km		約40分	約40分	高速	
仙台	372	仙台駅	約19km	約25分 [※]		約35分	鉄道	※電車快速17分
熊本	327	桜町 バスターミナル	約19km		約50分	約40分		
		熊本駅	約20km	約64分 [※]	約60分	約45分		※電車はJ R + 空港ライナー
宮崎	324	宮崎駅	約 6km	約10分	約25分	約20分	鉄道	
長崎	316	長崎駅	約40km		約43分	約40分	高速	
広島	300	広島駅	約49km		約50分	約50分	高速	都市高速の延伸に よる時間短縮を予定
高松	202	高松駅	約17km		約45分	約35分		

※九州内の空港（オレンジ）及びコンセッション導入空港（白）を掲載（福岡は両方）。旅客者数は空港管理状況調書（国土交通省）。

※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。

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）
→「アクセス改善」を明記

脆弱な空港アクセス

- 旅客数が熊本以上の空港で鉄軌道未整備は鹿児島(高速IC隣接)のみ
- 自家用車利用：約50%
- 主な公共交通：リムジンバス

直面している問題

- 「定時性・速達性」の確保
朝夕のラッシュ時等における自家用車・リムジンバスの時間が読めない
- 「大量輸送」に課題
リムジンバスで積み残しが発生
- 「環境」への影響
・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

2 空港アクセスに係るこれまでの検討経緯について



空港アクセスについては、「定時性」「速達性」「大量輸送性」への課題に対応するため、H9以降、改善に係る調査を断続的に実施。

○検討状況

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）



<環境変化>

- 熊本地震からの創造的復興（H28年12月「大空港構想Next Stage」の策定）
- 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（R2年4月～）
- 航空機の乗降客数や着陸回数が増（H20～H29年度 30万人増）
- 空港周辺地域における人口の増（H17～H27年 2.7万人増）
- 外国人宿泊客の増（H20～H29年 38万人増）
- 九州新幹線の全線開業（H23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）



空港周辺を取り巻く環境の変化を踏まえ、改めて空港アクセス改善に向けた調査・検討に着手。

○検討状況

検討年度	調査内容・項目
H30 ・ R2	<ul style="list-style-type: none">・ 交通モードの比較検討 ⇒「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の結論
H30 ～ R2	<ul style="list-style-type: none">・ 鉄道延伸 3 ルート（三里木、原水、肥後大津ルート）を比較検討 ⇒県民総合運動公園のアクセス改善も図れる三里木ルートを軸に検討を進める
	<ul style="list-style-type: none">・ 三里木ルートを軸に調査深度化

空港アクセス改善の検討状況（H30・R2年度）



交通モード比較検討に係る再検証(令和3年7月空港アクセス検討委員会 結果公表)

○H30年度に検証済みの「鉄道」「モノレール」「市電」に「BRT (Bus Rapid Transit)」を加えて再検証を実施

〈検討の内容〉（他空港を参考に熊本駅～空港駅間の目標所要時間を30分台と設定）

検討した交通システム	定時性	速達性	大量輸送性	事業費（税抜）
鉄道 JR豊肥本線三里木駅から延伸	高い定時性を確保	時間短縮効果あり	十分な輸送力あり	435億～450億円
モノレール 熊本市中心部から新設する2ルート	高い定時性を確保	時間短縮効果あり	十分な輸送力あり	2,980億～3,220億円
市電 既存電停から分岐又は延伸する3ルート	他と比較して定時性の確保は困難	改善見込めず	他と比較して劣る	350億～1,140億円
BRT （※） 熊本市中心部から新設する2ルート	定時性を確保	時間短縮効果あり	他と比較して劣る	2,270億～2,310億円

※BRTは、①高架構造の自動車専用道（郊外部は現道）、②熊本市内で運行実績があるバス専用レーン、③整備区間の短縮が可能なJR豊肥本線からの接続ルートについて比較した結果、目標所要時間30分台が達成可能な①を選定

利用者の利便性向上、事業の早期実現性等の観点から総合的に検討した結果、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（H30～R2年度）

〈鉄道延伸3ルートと比較検討〉（H30年度）

項目	三里木ルート	原水ルート	肥後大津ルート
新設区間	約9.5～10.0 km	約6.0～6.5 km	約6.5～7.0 km
中間駅の設置	県民総合運動公園・免許センター付近に「中間駅」を設置	沿線に大きな集客施設等が存在せず、中間駅は設置しない	沿線に大きな集客施設等が存在せず、中間駅は設置しない
所要時間 (熊本駅～空港駅)	約38分※直通の場合	約38分※同左	約42分※同左
(分岐駅～空港)	約12分	約8分	約8分
概算事業費(税抜)	約380億円	約330億円	約330億円
概算需要量	約6,900人/日	約5,900人/日	約5,800人/日
費用便益・B/C	1.5	1.4	1.3
留意点等	運動公園や免許センターへのアクセス利便性が飛躍的に向上	滑走路直下を通るトンネル構造のため、滑走路の運用に影響を与えない工法選定が必須	トンネル区間が長く、補助工法が必要の可能性があり、事業費増や長い事業期間を要す恐れ



県民総合運動公園のアクセス改善も図られる三里木ルートを軸に検討を進める。

〈三里木ルートの深度化調査〉（R1～R2年度）

調査年度	R2
概算事業費(税込)	435～450 (477～493) 億円
整備延長	約8.8～9.0km
需要予測	約5,000人/日
費用便益分析	30年：1.04 50年：1.22

○事業採算性

開業後33年(40年以内)での累積資金収支黒字化が可能であり、採算性は確保
 ※費用負担割合が、国1/3、県1/3、JR九州1/3
 (開業後拠出)の場合

空港アクセス改善の検討状況（空港アクセス検討委員会）



空港アクセス検討委員会の設置（令和2年11月）

- 阿蘇くまもと空港への新たなアクセス整備の推進に向け、鉄道延伸案の是非（BRTを含む他交通モードとの比較）、新型コロナウイルスによる交通・観光業界への影響、鉄道整備による経済波及効果等に関し、有識者等から幅広く意見を徴取し、事業の推進を図ることを目的とする。

※構成メンバー 学識者（慶応大学 加藤教授（委員長）、熊本大学 円山准教授）
交通事業者、空港関係者、経済団体、観光関係、行政 計11名

第1回検討委員会（R2.12.11）

- ・ 検討委員会の設置の趣旨
- ・ 阿蘇くまもと空港の現状（利用者数・アクセス状況）
- ・ これまでの検討経緯 ・ R1 詳細調査の結果
- ・ R2 継続調査の検討状況

第2回検討委員会（R3.3.18）

- ・ R2 継続調査等の検討状況
- ・ 新型コロナウイルスによる交通や観光への影響
- ・ 鉄道整備による県内への波及効果

第3回検討委員会（R3.7.18）

- ・ R2 継続調査の結果
- ・ 交通モード比較検討に係る調査結果

第4回検討委員会（R4.2.8）

- ・ ルートの追加検討について
- ・ R2 継続調査結果の課題への対応状況

第5回検討委員会（R4.11.9）

- ・ ルート追加検討に係る中間的な調査概要
→ 「肥後大津ルートが妥当」との結論

第6回検討委員会（R5.3.20）

- ・ ルート方針決定と今後のスケジュールの報告

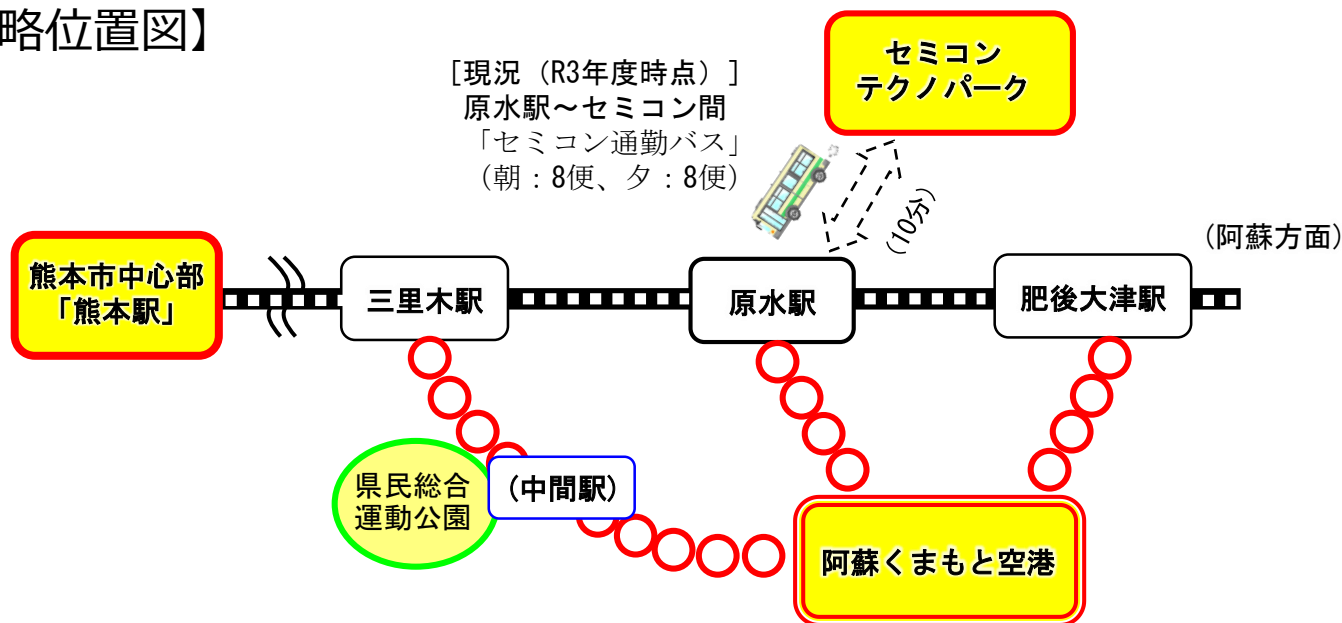


空港アクセス改善の検討状況（R3年度）

ルートの追加検討表明（令和3年11月県議会）

- 台湾の世界最大手半導体企業T S M Cが、菊陽町（セミコンテックパーク隣接）に進出することが決定（設備投資額約9,800億円、雇用創出約1,700人）し、空港周辺地域の人や物の動きが変化することが想定。
- 県内全域の交通ネットワークの利便性向上等につながるよう、「原水ルート」「肥後大津ルート」についても調査を行い、より効率的で効果の高いルートについて、比較検討を実施。

【概略位置図】



空港アクセス改善の検討状況（R4年度）



ルートの追加検討に係る中間的な調査概要(令和4年9月県議会 中間調査概要等公表)

項目		三里木ルート	原水ルート	肥後大津ルート
概算事業費（税込）※1 [整備延長]		約490億円 [約8.8km]	約530億円 [約9.1km]	約410億円 [約6.8km]
工事期間※1	用地買収期間含む	8年（+準備期間(環境影響評価等)4年） ＜開業時期は、2034年度末(R16年度末)を想定＞		
豊肥本線との接続		乗換	乗換	直通※2
所要時間 (距離)	熊本駅-空港駅	約41分	約43分	約44分
		(約24.6km)	(約28.0km)	(約29.4km)
需要予測	予測年次2035年	約5,800人/日 (うち中間駅：約400人/日)	約4,700人/日	約4,900人/日 (～約5,500人/日※3)
費用便益分析 (B/C)	30年	1.01	0.72	1.03 (～1.21※3)
	50年	1.18	0.82	1.21 (～1.42※3)
収支採算性 (累積資金収支 黒字転換年)	[想定事業スキーム] 国補助1/3、県補助1/3	34年	40年以内に 黒字転換しない	36年 (～30年※3)
	[現行補助制度] 国補助18%、県補助18%	40年以内に黒字転換しない		

三里木ルート、肥後大津ルートは、事業の予算化に資する評価指標（B/C）が1.0以上であるとともに、補助率が総事業費の国補助1/3、県補助1/3の場合、鉄道事業許可の採択基準（40年以内の累積資金収支黒字転換）を満たしている。

※1：今後の関係機関との協議及び調査検討の深度化、物価上昇等により、事業費や工事期間が変動する場合がある。

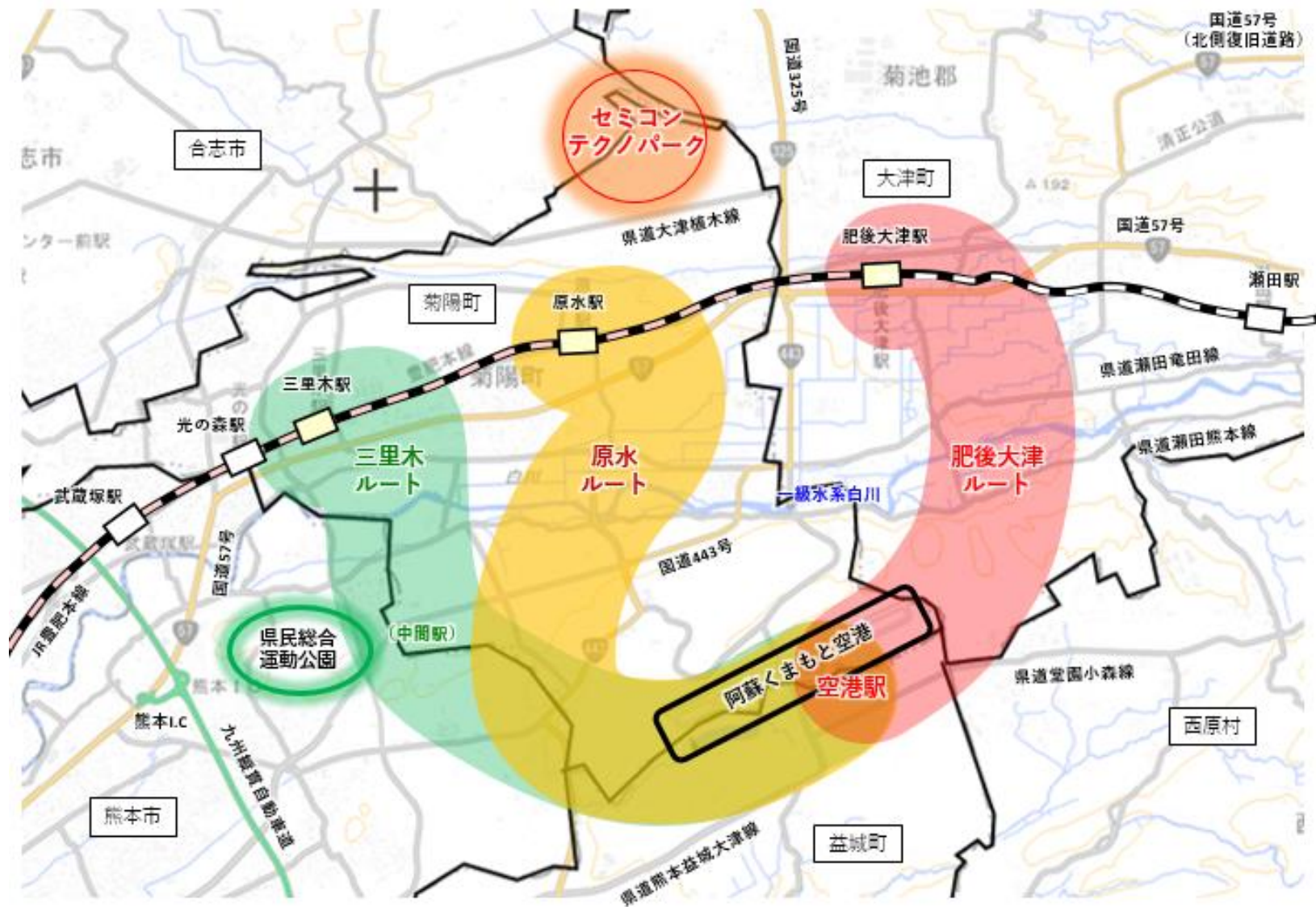
概算事業費の価格年次は2021年4月価格

※2：詳細はJR九州と要調整。

※3：熊本駅～空港駅間において、JR豊肥本線の運行ダイヤが過密な午前7時～午前9時の時間帯以外で、快速運行を追加する場合の可能性について、県が設定する前提条件（+14本/日(+1本/h)(片方向)）をもとに試算。



〈参考〉空港アクセス鉄道 3ルート概要図 (ルート帯)





ルートの追加検討に係る一定の方向性を表明（令和4年9月県議会）

＜知事答弁等抜粋＞

〔調査概要〕

- ・概算事業費は肥後大津ルートが410億円と最も低額な試算となり、B／Cについても肥後大津ルートが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、J R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入れが実現することにより、観光客の増加が期待。



知事が「肥後大津ルートに将来の発展性を感じる」と答弁

空港アクセス改善の検討状況（R4年度）



令和4年9月県議会後のルート決定に至るまでの経緯

① R4.10.7

- ・県内経済 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



② R4.10.18

- ・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 R4.11.9

- ・第 5 回空港アクセス検討委員会を開催
- ・委員会の意見として「肥後大津ルートが妥当」との結論



④ R4.11.29

- ・肥後大津駅からの分岐ルートについて J R九州と確認書を取り交わし





空港アクセス鉄道のルート方針決定（令和4年12月県議会）

<知事答弁等抜粋>

〔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。

〔R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〕

- ・T S M C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。



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

※県議会において「空港アクセス鉄道の早期実現に関する決議」を可決

環境アセスメントに関する配慮書、都市計画における構想段階評価書の公表等

- 環境アセスメントに関する配慮書（計画段階環境配慮書）の公表・住民意見受付（R5.12.12～R6.1.16）
- 県環境影響評価審査会による現地視察（R5.12.25）
- 県環境影響評価審査会での配慮書の審議（R6.1.17）
- 計画段階環境配慮書に対する知事意見（R6.3.11）



現地視察の様子

<知事意見の概要>

- ・熊本地域の地下水のかん養に大きく寄与している農地が可能な限り減少しないよう施設の配置等を検討するとともに、雨水浸透施設の設置等の地下水かん養量への影響を回避・低減する対策を具体的に検討すること。
- ・鉄道延伸ルート上のトンネルの掘削により、台地部に賦存する地下水に対し局所的な影響が表れる可能性がある。このため、事業実施想定区域及びその周辺に存在する上水道水源地及び潮井水源、地域で利用している湧水等に対する水量、水質等への影響について調査、予測及び評価を行うこと。

- 都市計画における構想段階評価書の公表・住民意見受付（R5.12.12～R6.1.16）

3 広報活動（理解促進・機運醸成）



ロゴマークの制作（R5年度）



阿蘇くまもと空港
アクセス鉄道 

Asokumamoto Airport Access Railway

空港アクセス鉄道のPRにあたりロゴマークを制作し、各広報資材に活用している。

【コンセプト】

熊本のシンボルである「阿蘇五岳」の5つの山々が一つになって形を成す様から、航空機の尾翼をモチーフにした5つの図形と5色が織りなす円の中に、阿蘇五岳を飛び立つ航空機を配置。

【カラー】

- 赤** 熊本の情熱と豊かな恵み(くまもとの赤)
- オレンジ** 降り注ぐ太陽と美しい空港の夕日
- 青** 熊本の豊富な地下水と澄んだ空気
- 紫** 熊本の県花「リンドウ」
- 黒** 阿蘇くまもと空港へ向かう鉄道の線路

・ロゴマークを活用した各種広報資材を制作（ピンバッジ、のぼり、トートバック、クリアファイル等）

広報活動（R5年度）



広報活動（R5年度）

〔阿蘇くまもと空港でのP R〕

- ①パンフレット配架、広報動画の上映（R5.7.1～）
- ②P R看板掲出（R5.9.29～）

〔各種イベント等での広報活動・P R〕

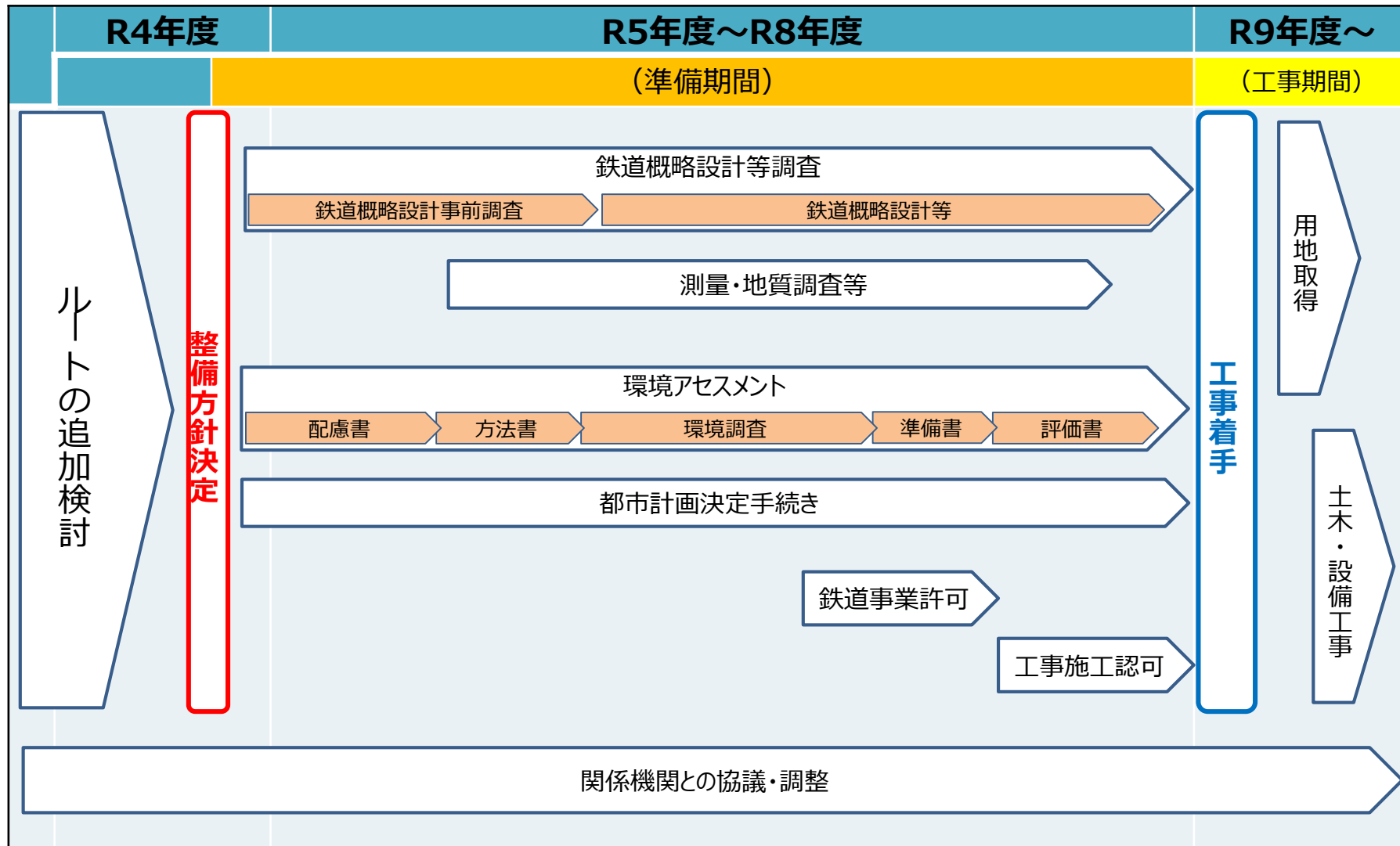
- ③南阿蘇鉄道全線運転再開記念式典(高森駅)
での広報活動（R5.7.15）
- ④県庁地下1階通路 展示スペースでのP R
（R5.7.18～8.10）
- ⑤空の日フェスタ2023in阿蘇くまもと空港での
広報活動（R5.10.14）

〔繁華街や車両（電車）内、SNS等でのP R〕

- ⑥J R熊本駅や熊本市中心部の街頭ビジョン
での広報動画上映（R6.1.1～2.29）
- ⑦J R車両内や駅等での広報ポスター掲出
（R6.1.9～2.12）
- ⑧S N S（YouTube、Instagram）広告配信
（R6.1.18～3.17）



4 今後の取組み予定



〈参考〉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 知事答弁（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 知事答弁（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 知事議案説明要旨（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。

令和2年6月定例会本会議 知事答弁（R1詳細調査結果の概要）

- 事業費がH30年度の概略調査を上回ったことは残念。可能な限りコスト縮減に取り組む。
- 現在、インバウンドを中心とした航空旅客者が大幅に減少するなど、昨年度の調査の際に前提とした状況と、新型コロナウイルス感染拡大後の現在の状況は大きく異なる。
- そこで、事業化の判断については、一旦立ち止まり、更に議論を深めるため、昨年度の調査結果の課題であるB/C等について精度の向上を図る。
- 今年度、新たに有識者や経済界などからなる検討委員会を設置し、新型コロナウイルスが交通・観光業界に与える影響や、BRTを含めた他交通モードの比較についても幅広く意見を伺いながら検討を進める。

令和3年6月定例会本会議 知事答弁（R2継続調査結果の概要）

- 将来にわたり持続可能な鉄道路線となるよう、国に対し、収支採算性の確保に向けた財政支援などの特別な配慮を要望していく。さらに、鉄道利用者を増やすための様々な施策についても検討して参る。
- 今回の調査結果、さらには新型コロナウイルスの影響を含む様々な課題について、空港アクセス検討委員会や県議会で議論を深めていただき、県民の更なる理解を深めて参る。

令和3年11月定例会本会議 知事議案説明要旨（追加調査方針表明）

- 空港アクセス鉄道については、TSMCの立地決定を踏まえ、豊肥本線の輸送力増強によるセミコンテクノパークへのアクセス向上、さらには、県内全域の交通ネットワークの利便性向上につながるよう、現在の三里木ルート案のみならず、より効率的で効果の高いルートについてスピード感をもって検討して参る。

令和3年11月定例会本会議 知事答弁（追加調査方針表明）

- TSMCの進出や今後想定される関連企業の更なる集積により、空港を含め、人や物の流れが大きく変化。これらを踏まえ、空港周辺地域の可能性を最大化するため、ハード・ソフトの両面から対策を講じていく必要がある。
- 空港アクセス鉄道についても、豊肥本線の輸送力増強によるセミコンテックパークへのアクセス向上、さらには、県内全域の交通ネットワークの利便性向上につなげることを目指し、三里木ルートに加え、「原水ルート」「肥後大津ルート」についても追加調査を実施。

令和4年9月定例会本会議 知事議案説明要旨（R4追加調査の中間的な概要）

- 中間的な調査概要が取りまとまった。概算事業費は肥後大津ルートが410億円と最も低額の試算となり、B/Cについても、肥後大津ルートが最も事業効果が高いとの試算となった。
- 具体的な調査の内容、財源確保の見通しをはじめ整理すべき課題については、今定例会での議論を含めて県民の皆様にしかりと説明を尽くして参る。

令和4年9月定例会本会議 知事答弁（ルート選定に向けた整理すべき課題）

- （追加調査の中間的な調査概要や）現段階では定量的に試算できない様々な効果までを含めて考えると、私は「肥後大津ルートに将来の発展性」を感じている。
- しかし、解決すべき課題も残っている。1点目は、運行形態や費用負担についてのJR九州との協議。2点目は、国の財政支援の実現。3点目は、県民総合運動公園のアクセス改善。これらの課題について対応の方向性を整理し、県議会及び県民の皆様へ説明を尽くして参る。

令和4年12月定例会本会議 知事議案説明要旨（ルート表明）

- 9月定例会で、「肥後大津ルートに将来の発展性を感じる」と申し上げた。その後の検討委員会の御意見やJR九州との合意を得たことで、私の期待は確信へと変わり、今回、空港アクセス鉄道は「肥後大津ルート」とすることとした。
- 県民総合運動公園へのアクセス改善などの課題についても、早急に具体的な対応策を取りまとめ、県議会及び県民の皆様への説明を尽くして参る。

令和5年2月定例会本会議 知事議案説明要旨（取組みの加速化）

- 創造的復興の総仕上げとして進めている空港アクセス鉄道については、昨年12月定例会において「肥後大津ルート」とすることを決断した。
- 今後、事業化に向けた取組みを更に加速化するとともに、空港周辺地域の更なる発展を目指す、UXプロジェクトなどもあわせて「大空港構想」の実現に向け、取り組んで参る。

令和5年12月定例会本会議 知事答弁（ルートイメージ）

- 肥後大津駅を阿蘇方面に向かって通過したのち、緩やかに右へカーブし、高架橋により国道57号の上空を通過。左手には、自然豊かで雄大な阿蘇の山々を望み、目の前には豊富な地下水を蓄える田園地帯が広がる。
- その後、阿蘇カルデラに源を発する白川を渡り、目前に迫る高遊原台地に達し、そこからトンネルに入り、3kmほどの道のりを緩やかに登ると、名実ともに熊本地震からの創造的復興のシンボルとなった阿蘇くまもと空港が乗客を迎える。