

# 阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備事業

## 【住民説明会】

令和7年7月



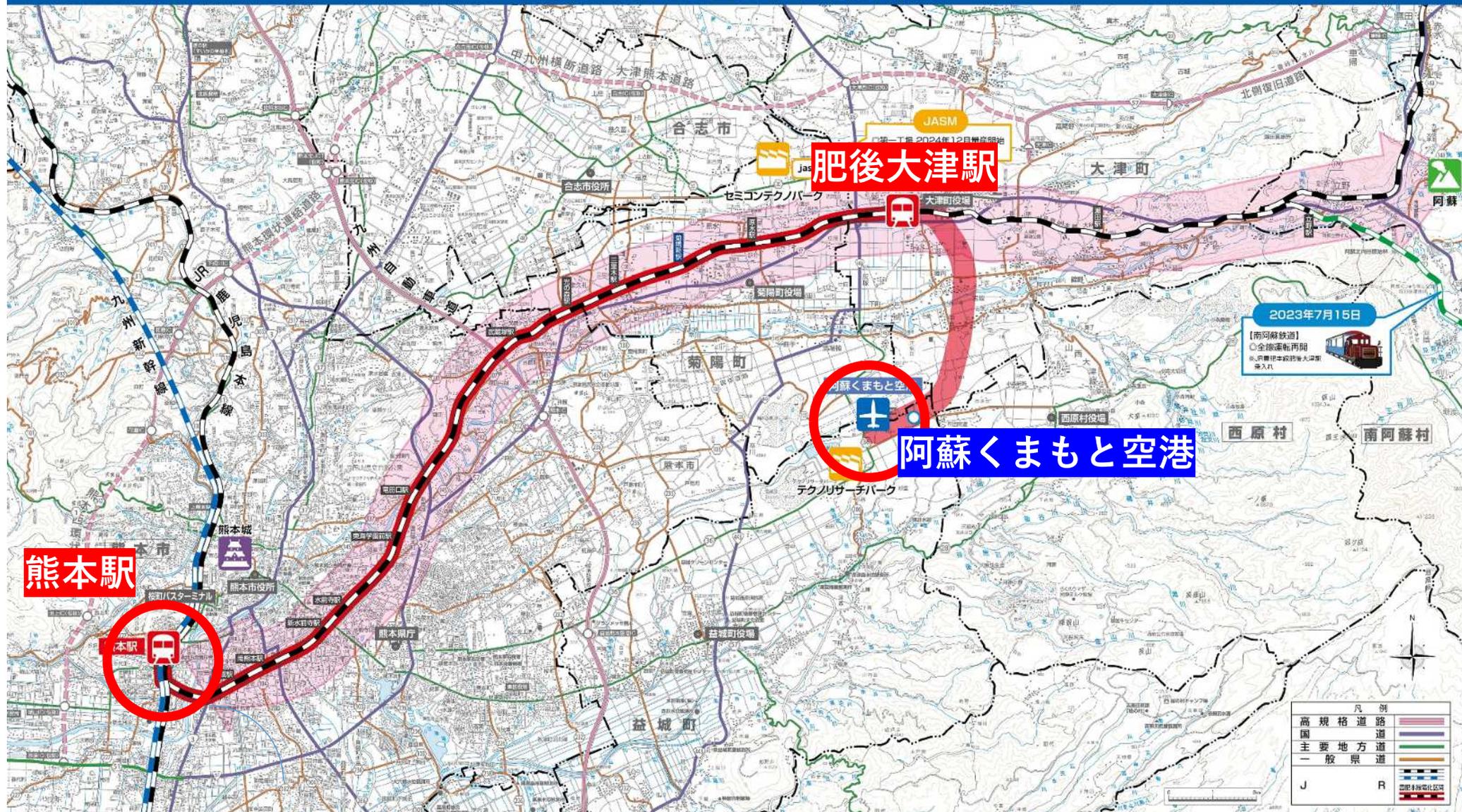
熊本県空港アクセス鉄道整備推進課

# 目次

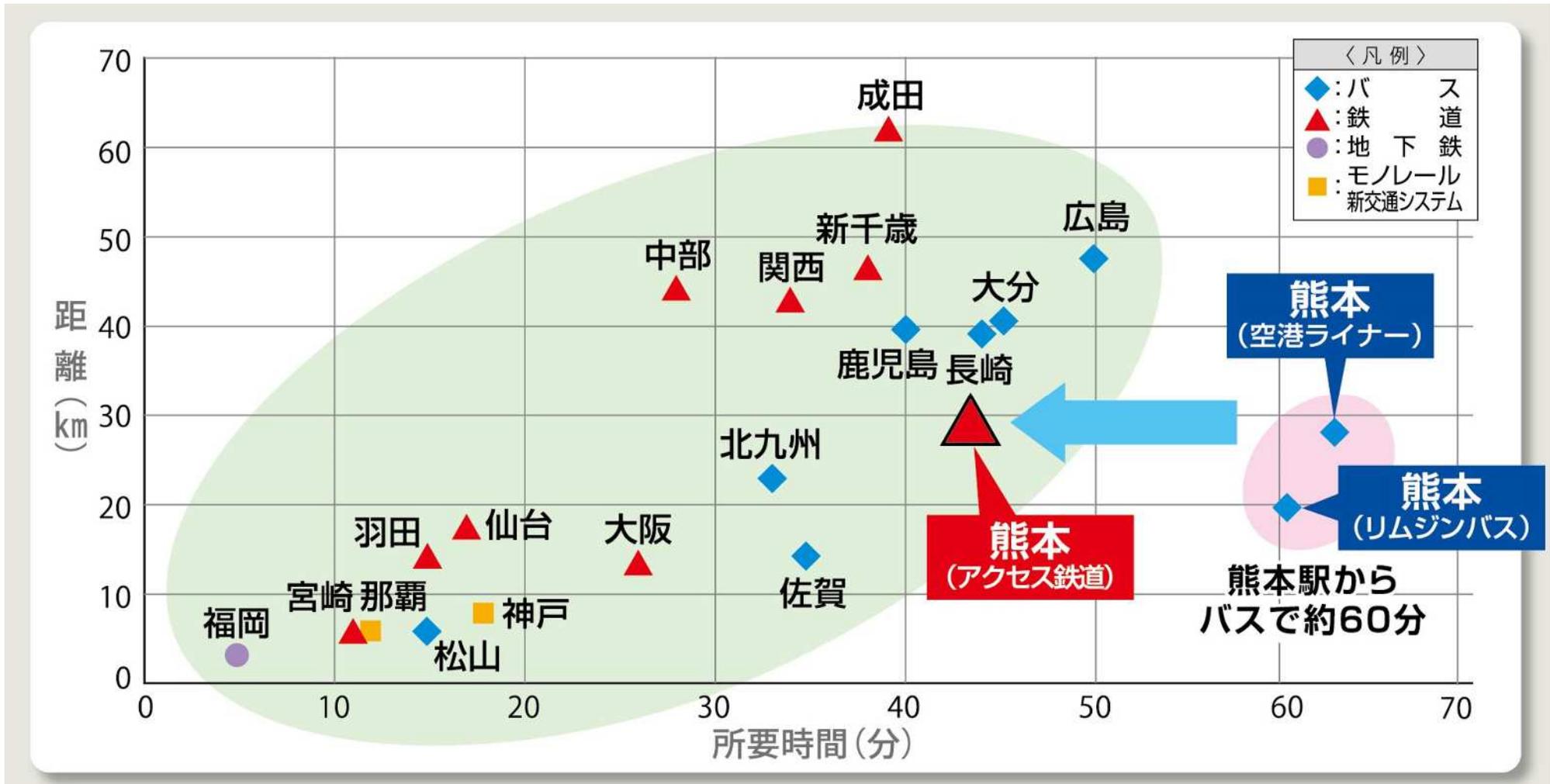
- 1 事業の概要
- 2 これまでの経緯
- 3 肥後大津駅から空港までの  
絞り込んだ鉄道ルート

# 1 事業の概要

## 阿蘇くまもと空港アクセス鉄道

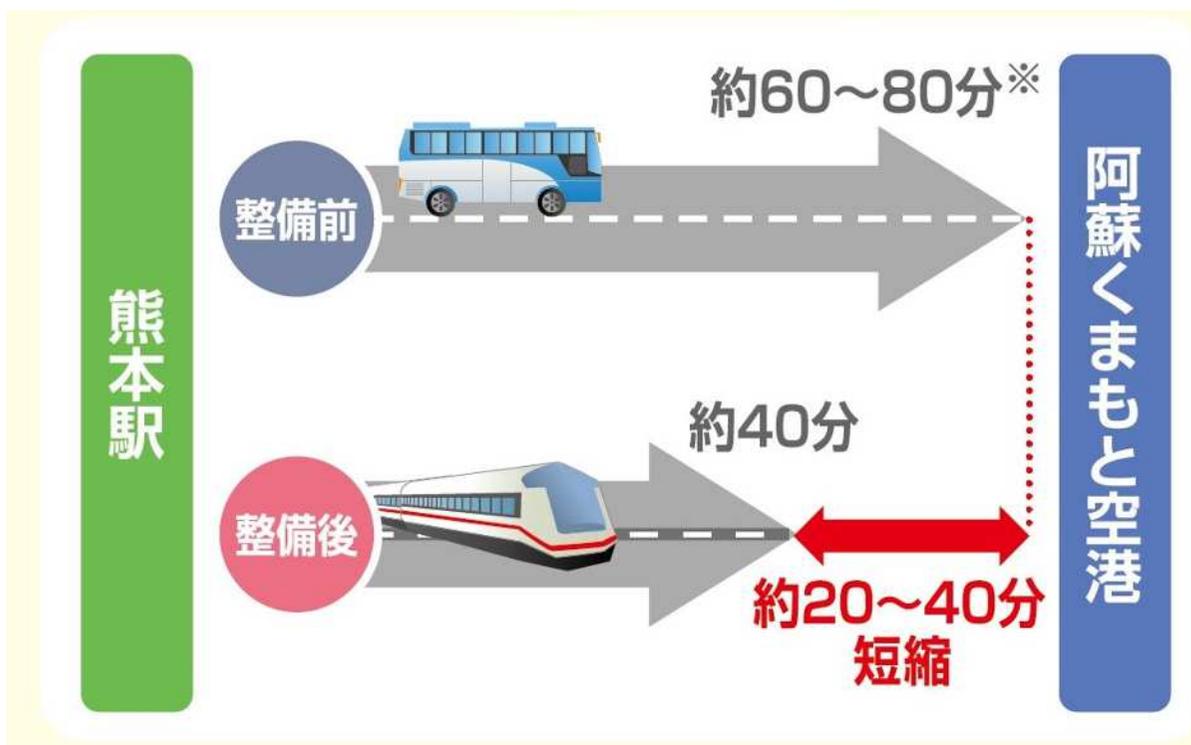


## 各空港から主要ターミナル駅までの距離と時間



- ・国内線・国際線旅客者数は30年後に約2倍となる見込み（2017年度比）
- ・鉄道が出来ない場合のリスク→更なる渋滞悪化、CO2排出量増加 等

- ・「**定時性**」・・・所要時間を正確に把握可能
- ・「**速達性**」・・・熊本駅からの所要時間が大幅に短縮
- ・「**大量輸送性**」・・・一度に多くの人に乗車可能
- ・空港の「**機能強化**」と「**利便性向上**」を図る



現状バスで  
**約60~80分<sup>※</sup> → 約40分**  
**(約20~40分短縮)**  
※朝夕渋滞時

- ・阿蘇くまもと空港が九州を支えるセントラル空港としての役割を担う
- ・九州全域に向けた新たな観光ルートの形成 等



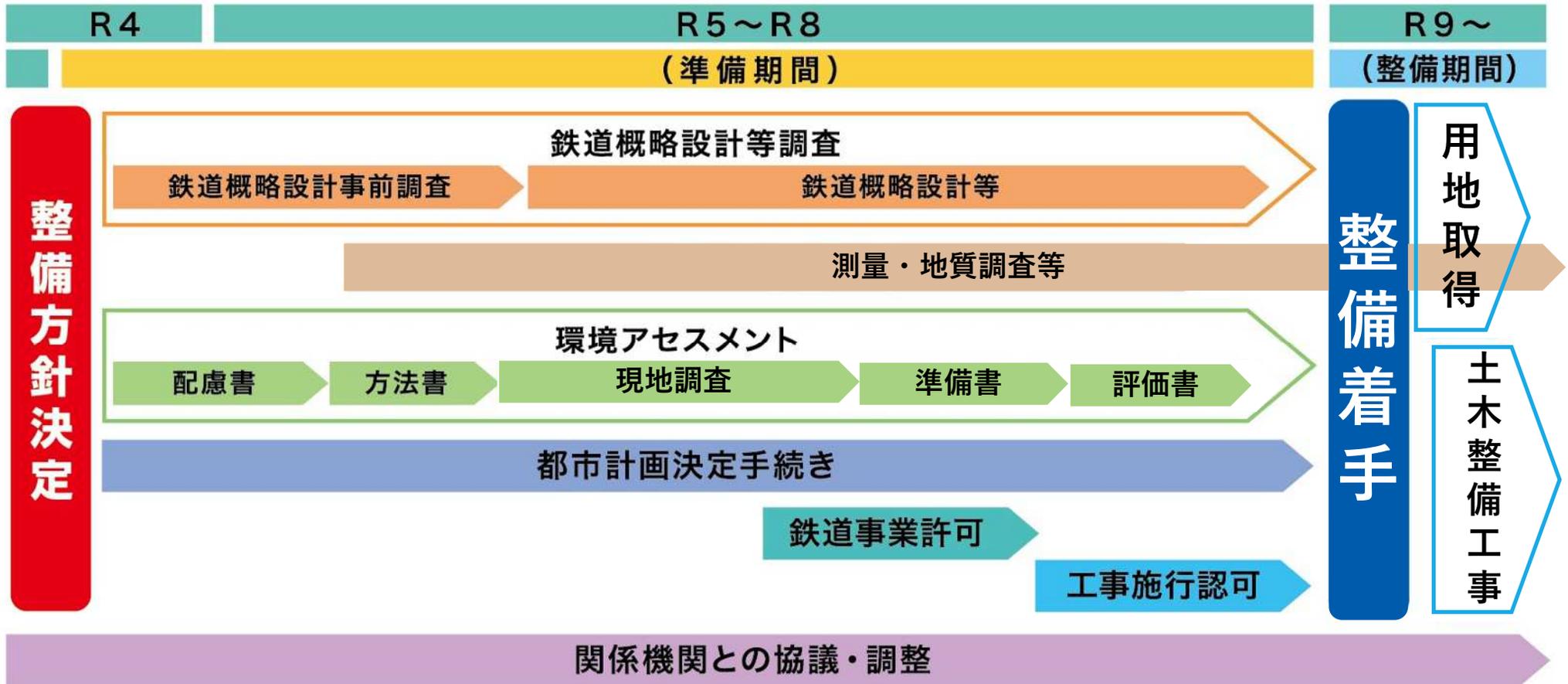
## 九州を支えるセントラル空港

- 九州の中央に位置する阿蘇くまもと空港が、その地理的優位性を活かし、九州のセントラル空港としての役割を担うことを期待

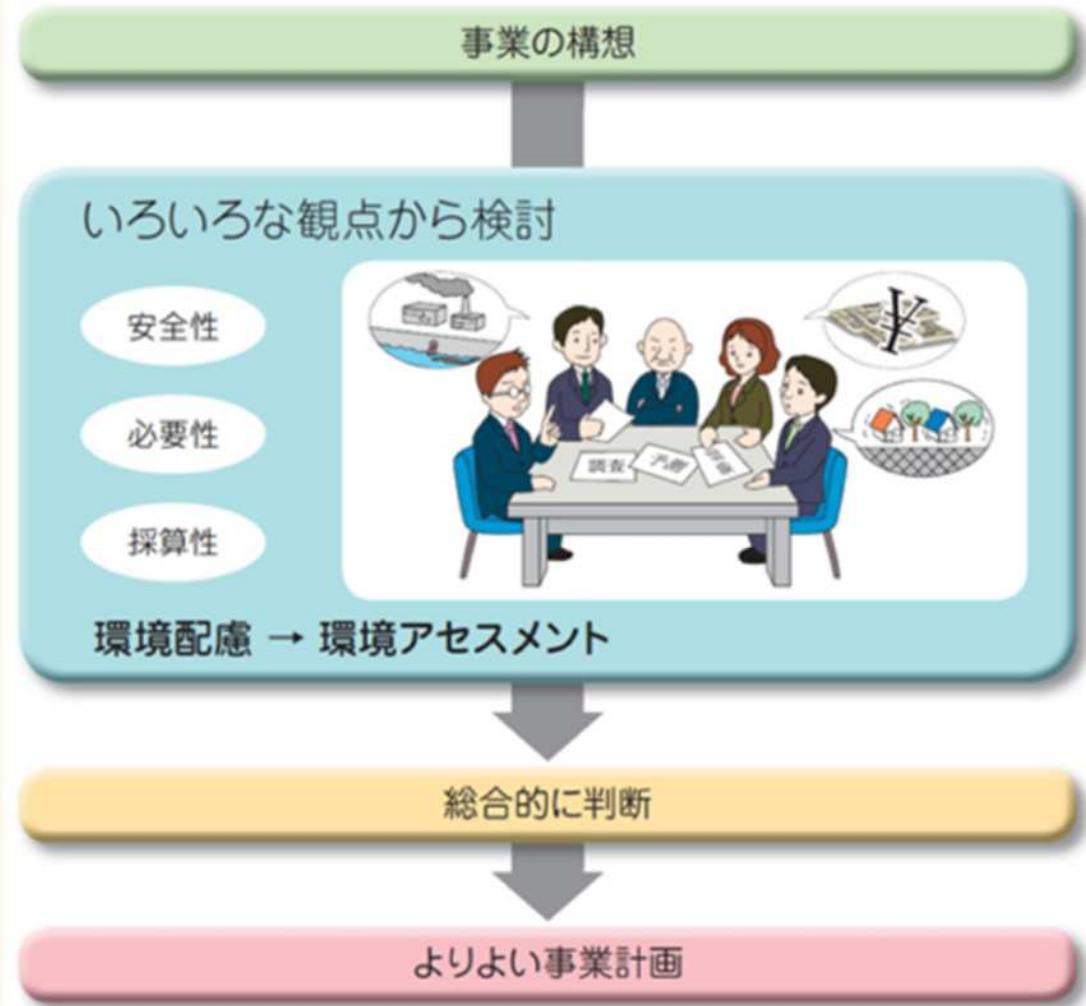
## 九州全域の新たな観光ルート形成

- 九州全域の新たな観光ルートが形成され、回遊性が高まり、九州全体の観光客増加を期待

# 全体スケジュール

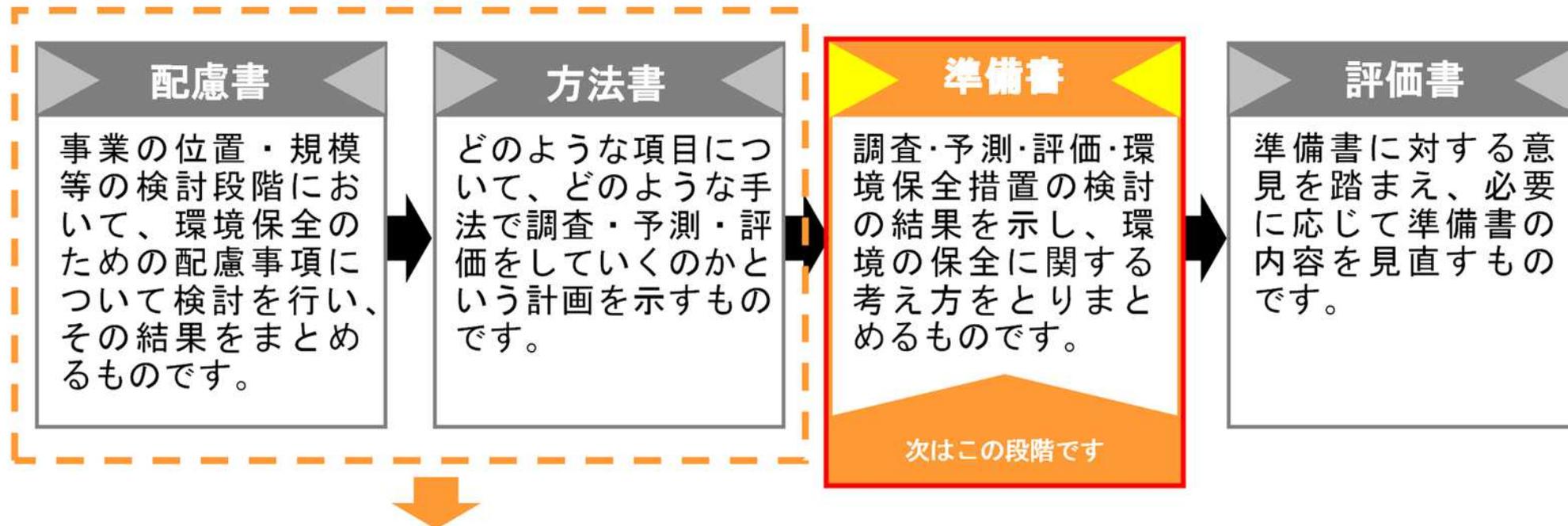


- 事業内容の決定にあたっては、事業の安全性や必要性、採算性だけでなく、環境保全に努めることが重要。
- 事業が環境にどのような影響を及ぼすかについて、事業者自ら事前に調査、予測、評価を行い、その結果を公表して一般の方々、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全の観点から、より良い事業計画を作り上げていく制度



(出典:環境省環境影響評価パンフレット)

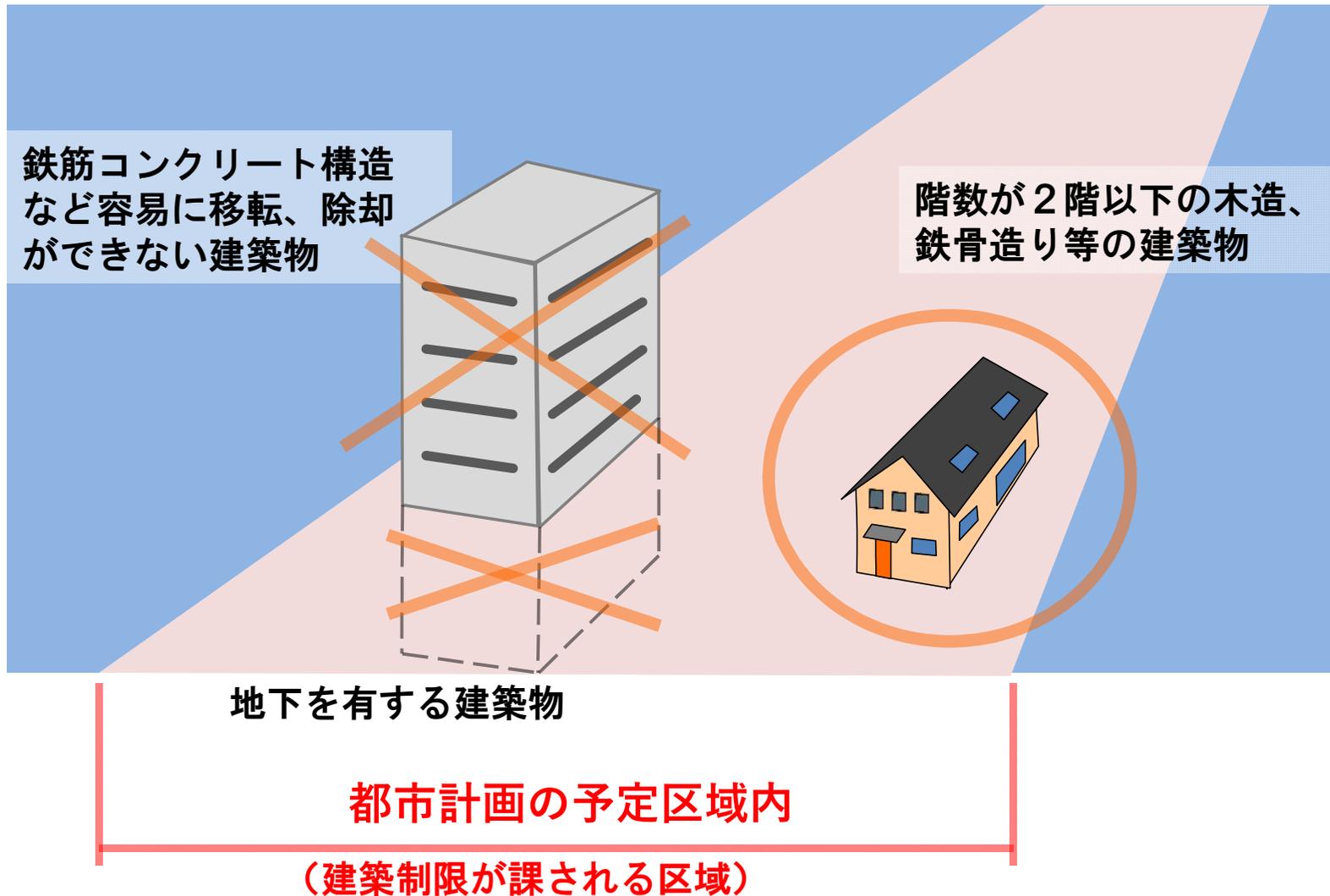
手続き完了



- 環境影響評価の最初の手続きである配慮書を令和5年12月に公表し、令和6年1月の熊本県環境影響評価審査会を経て、3月に知事意見を受領
- 環境影響評価の計画を示す方法書を令和6年8月に公表し、11月の熊本県環境影響評価審査会を経て、令和7年1月に知事意見を受領

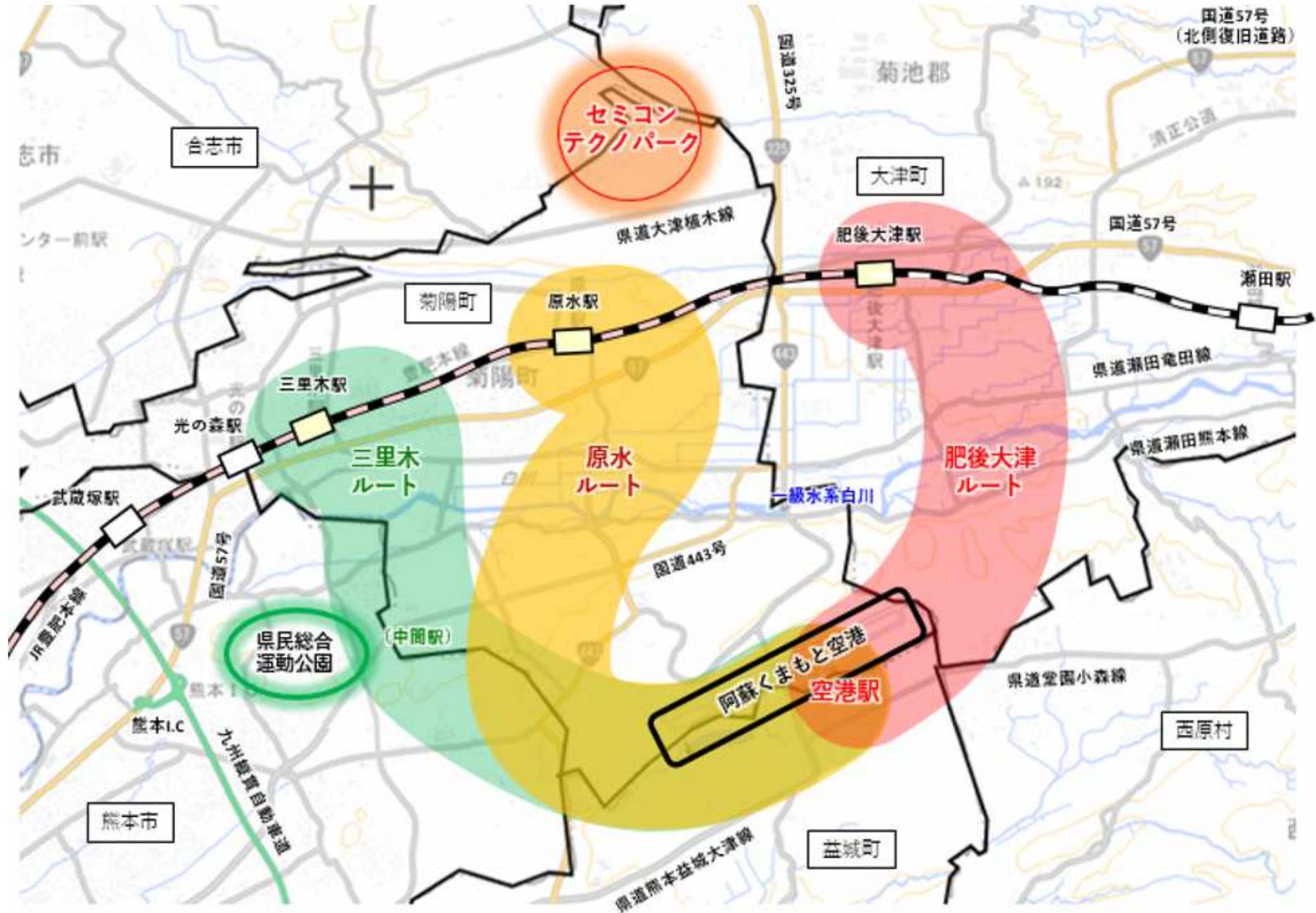
○都市施設 = 都市高速鉄道

○建築の制限



## 2 これまでの経緯

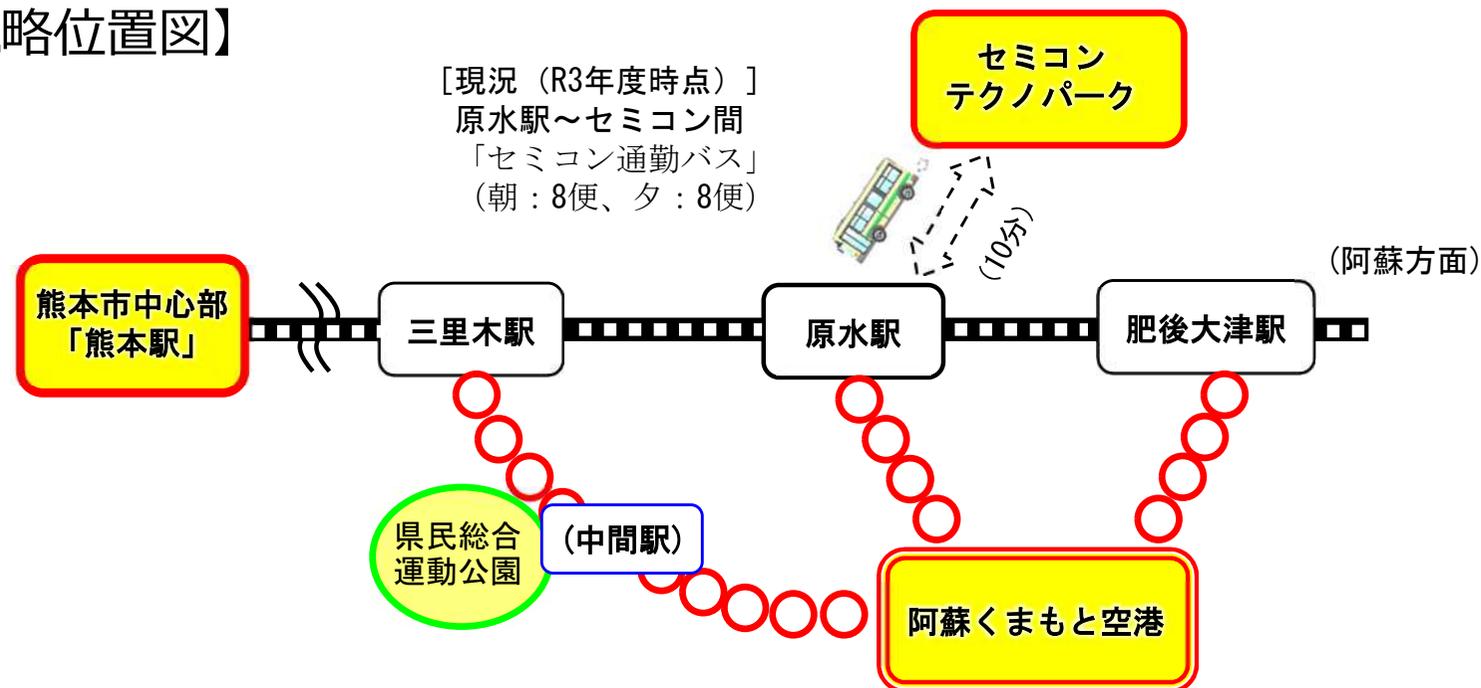
## 空港アクセス鉄道 3ルート概要図(ルート帯)



## 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） 〔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	用地買収期間 含む	8年		
豊肥本線との接続		乗換	乗換	直通
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)
費用便益 分析 (B/C)	30年	1.01	0.72	1.03 (～1.21)
	50年	1.18	0.82	1.21 (～1.42)
収支採算 性	[想定スキーム] 国1/3、県1/3	34年	40年以内に 黒字転換しない	36年 (～30年)
	[現行制度]国 18%、県18%	40年以内に黒字転換しない		

## 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、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

## 令和4年9月県議会後のルート決定に至るまでの経緯

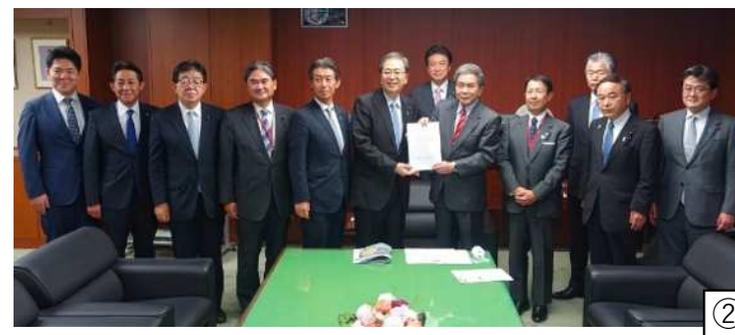
### ①R4.10.7

- ・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。



### ②R4.10.18

- ・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。



### ③R4.11.9

- ・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。



### ④R4.11.29

- ・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。

〔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〕

- ・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



### 3 肥後大津駅から空港までの 絞り込んだ鉄道ルート

# 1 鉄道概略設計調査の趣旨・概要

令和7年6月18日県議会  
高速交通ネットワーク整備推進特別委員会  
別添資料より

## (1) 調査の趣旨

- 阿蘇くまもと空港へのアクセスは、リムジンバスを含めた自動車での移動が主であり、朝夕のラッシュ時には渋滞が発生し、想定時間内に空港に到着できない事態が多く発生。
- 今後、更なる国際航空路線の拡充や半導体関連産業の集積等により、空港利用者の大幅な増加が予想される中、熊本市中心部と阿蘇くまもと空港が鉄道でつながることで、熊本都市圏の都市機能が一層向上し、半導体関連企業の円滑な企業活動にも資する。
- このため、令和4年12月議会で空港アクセス鉄道は「肥後大津ルート」とすることを表明し、鉄道整備の具体化に向けた調査・検討の深度化を進めてきたもの。

## (2) 調査概要

肥後大津ルートでの整備に向け、以下のとおり検討の深度化を実施。

○整備ルートの絞り込み ⇒ 議会6月委員会で公表

○物価高騰などを踏まえた概算事業費の見直し

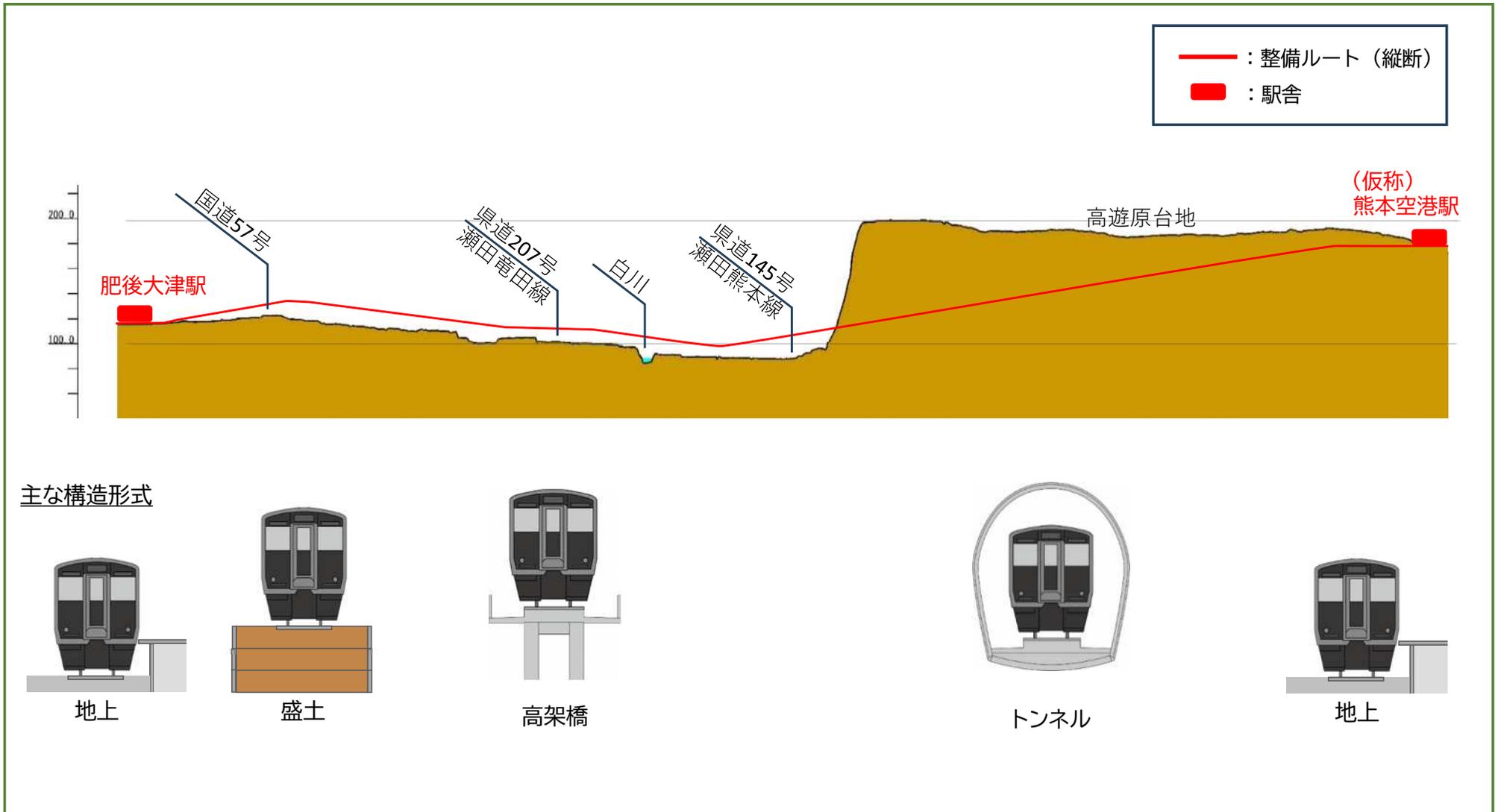
○需要予測、費用便益分析（B/C）、収支採算性の再算定

今後公表  
(9月議会目標)



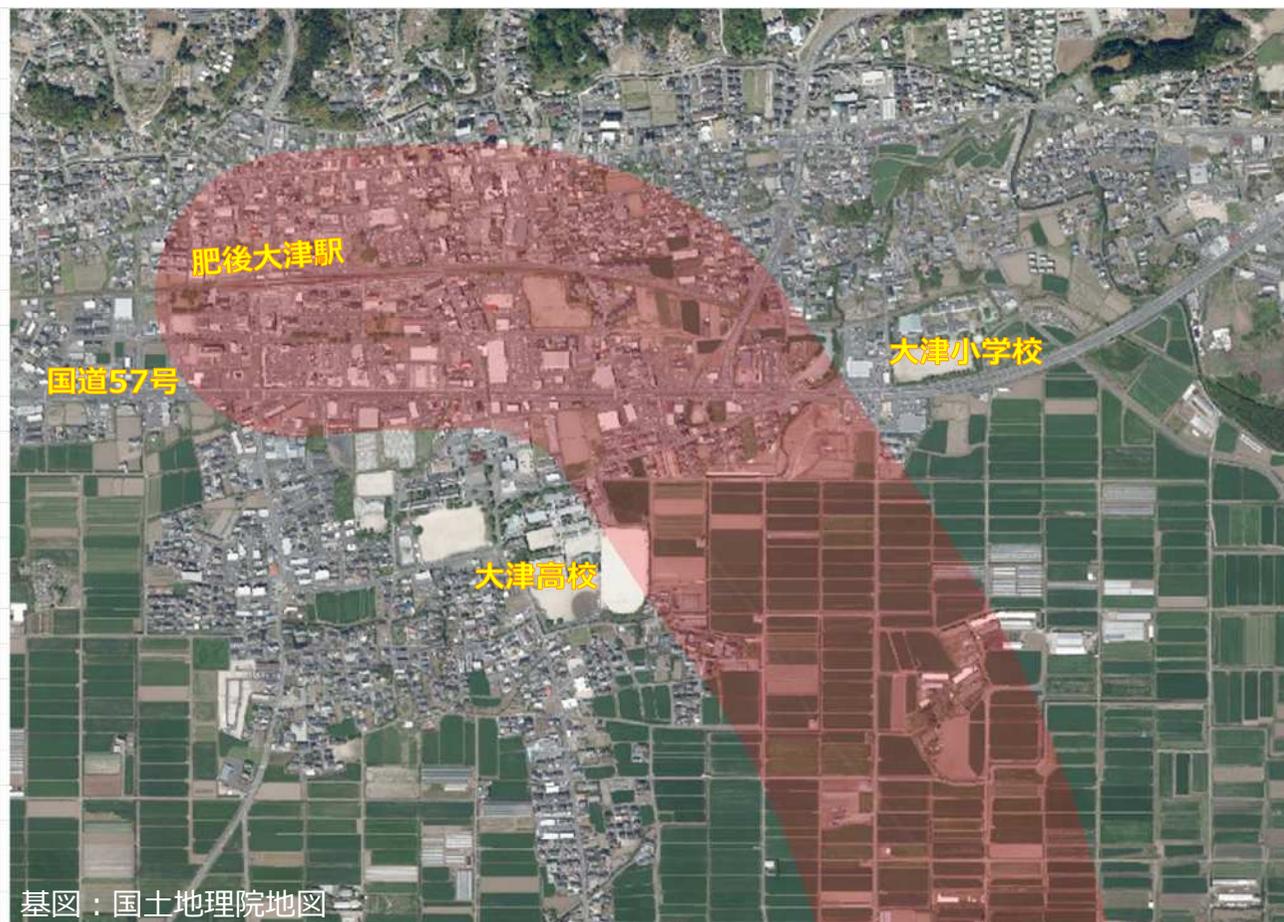
# 3 鉄道（構造）縦断イメージ

令和7年6月18日県議会  
高速交通ネットワーク整備推進特別委員会  
別添資料より



# 4 分岐部（肥後大津駅）付近の概要図

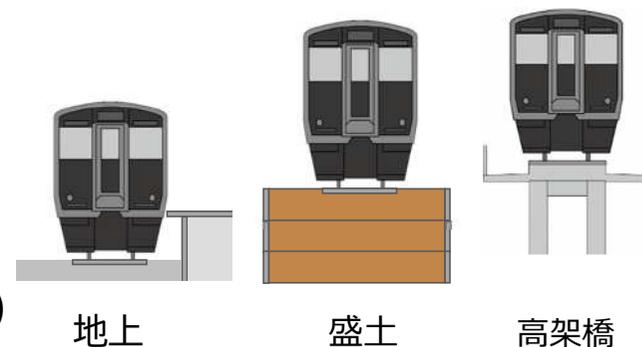
令和7年6月18日県議会  
高速交通ネットワーク整備推進特別委員会  
別添資料より



基図：国土地理院地図

： 鉄道ルート帯W≒500m

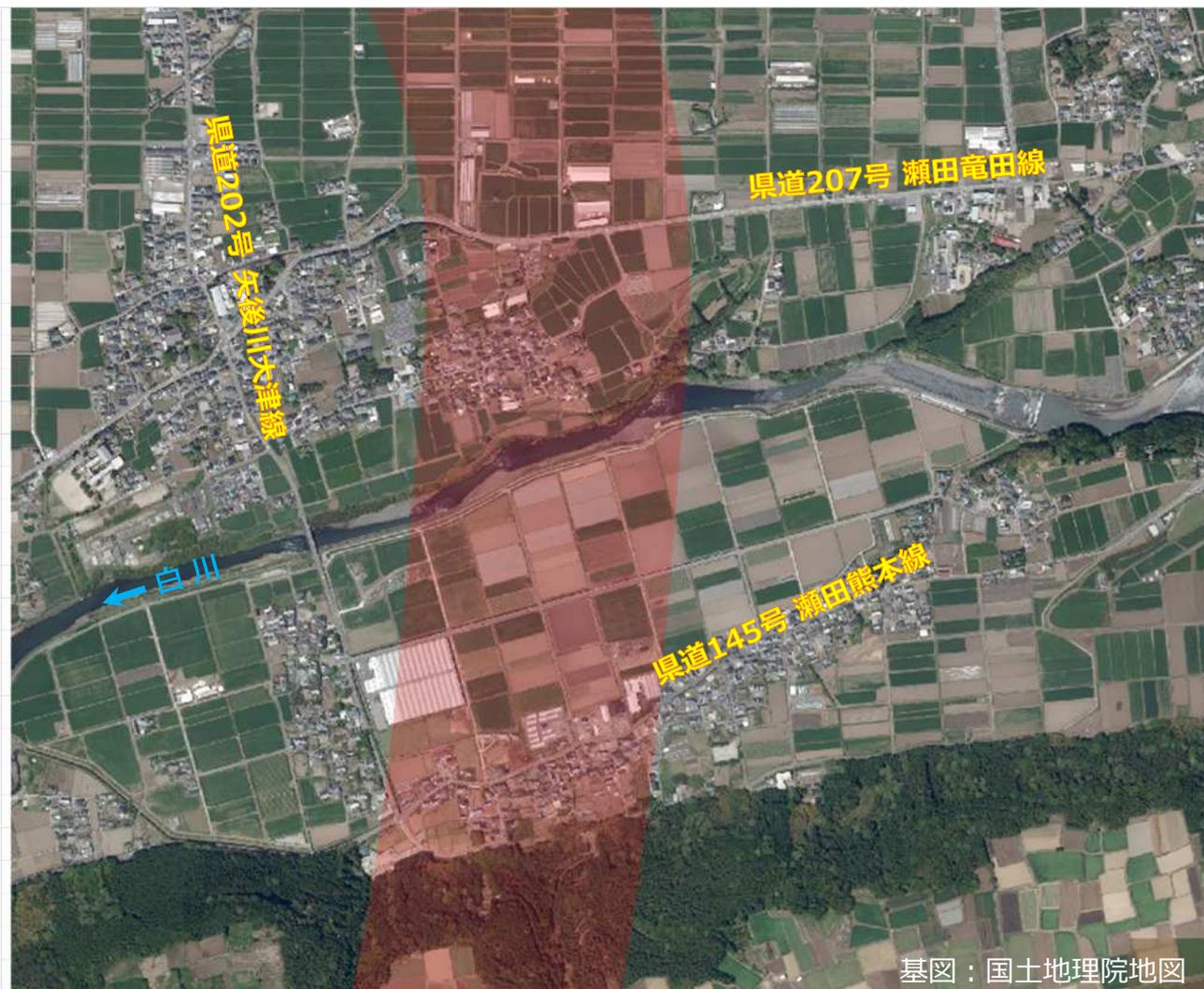
- 構造については、肥後大津駅から平面で分岐後、緩やかに上昇、右へカーブし、盛土から高架橋に移行し国道57号の上空を通過する。
- 事業費や工期に大きく影響を与える大型物件（コントロールポイント）を極力避けるルートとし、既存施設等への影響を最小限に留める。



主な構造形式（イメージ図）

# 5 中間部付近の概要図

令和7年6月18日県議会  
高速交通ネットワーク整備推進特別委員会  
別添資料より

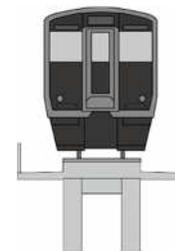


基図：国土地理院地図

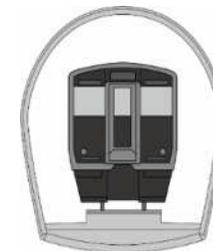
— : 鉄道ルート帯W≒500m

- 構造については、高架橋により高遊原台地に到達し、その後、トンネル構造とする。
- 単線である鉄道の速達性確保に必要となる、列車の行き違いを行う施設を整備する。（併せて、大津町において中間駅構想も検討中）
- 環境アセスメントの知事意見等を踏まえた環境対策（地下水対策等）を検討する。

主な構造形式（イメージ図）



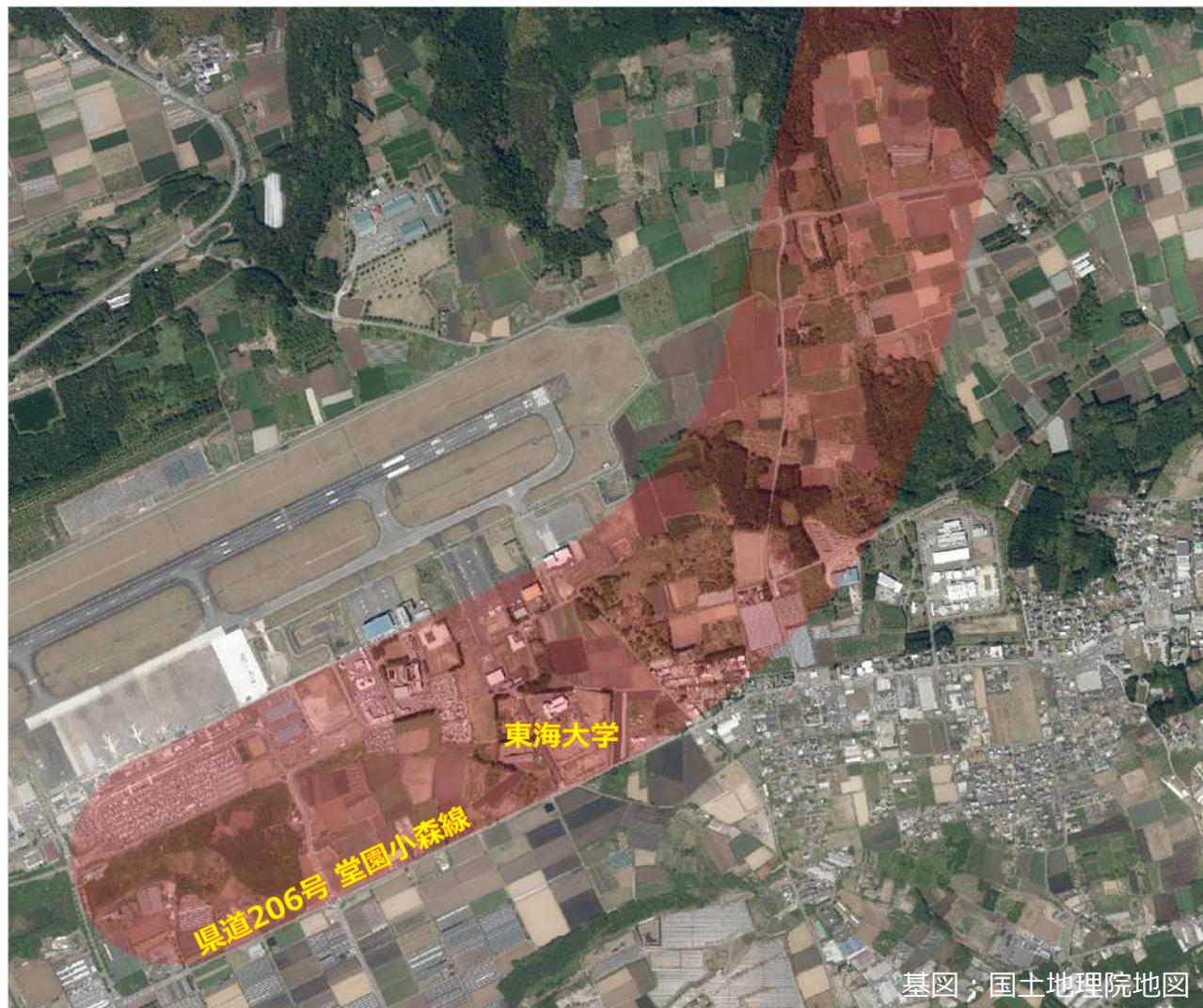
高架橋



トンネル

# 6 終点（阿蘇くまもと空港）付近の概要図

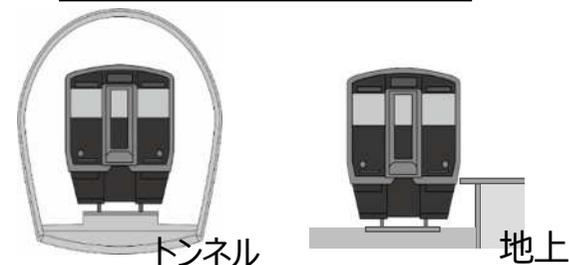
令和7年6月18日県議会  
高速交通ネットワーク整備推進特別委員会  
別添資料より



： 鉄道ルート帯W≒500m

- 構造については、中間部から引き続きトンネル構造で、空港南側の地上に出る。
- 空港駅は、開業効果の周辺地域への広がりや将来の発展性が期待できる空港南側（敷地外）の地上に整備する。
- 駅ホームの位置やターミナルビルへの接続は、利用者の利便性の確保を第一に、空港管理者等関係機関と構造や設備等の諸条件を調整し、今後具体化する

主な構造形式（イメージ図）



## 鉄道整備着手までのスケジュール

