

## 第2回JR豊肥本線輸送力強化促進協議会 次第

日時：令和8年3月27日（金）  
16：00～17：00  
場所：熊本県庁知事応接室

1 開会

2 議事

JR豊肥本線の将来像等について

3 意見交換

4 閉会

# 第2回JR豊肥本線輸送力強化促進協議会 配席図

日時：令和8年3月27日(金)  
16:00~17:00  
場所：知事応接室

知事入口

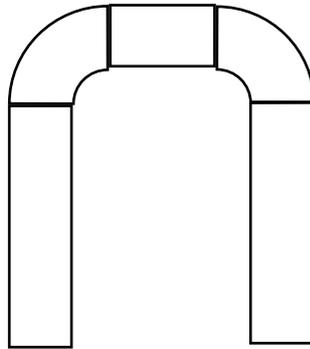


モーター



【司会】  
宮原課長

熊本県知事  
木村 敬



熊本市長  
大西 一史



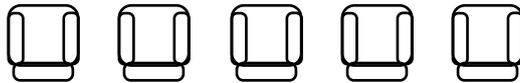
大津町長  
金田 英樹



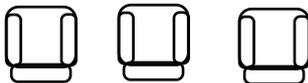
菊陽町長  
吉本 孝寿



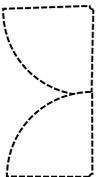
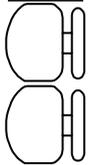
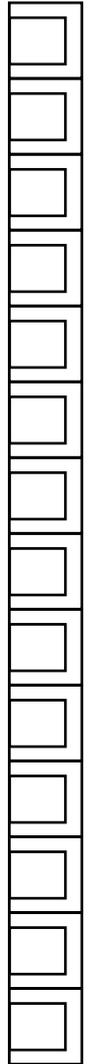
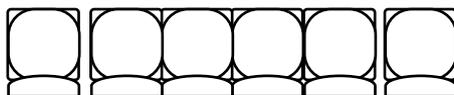
オブザーバー・随行者



随行者



マスコミ



## 第2回

# JR豊肥本線輸送力強化促進協議会

令和8年(2026年)3月27日

---

# JR豊肥本線の将来像等について

# 豊肥本線輸送力強化に向けた県の取組みについて

## ○ 県とJR九州の合意事項

- 令和7年10月31日、木村知事と古宮社長による共同記者会見を行い、県とJR九州は、空港アクセス鉄道とJR豊肥本線全体の利便性の最大化と効率的な事業運営を両者の共通目標に掲げ、プロジェクトの早期実現を目指す、以下の4つの事項に合意したことを発表

### 1. 空港アクセス鉄道の上下分離方式の採用

空港アクセス鉄道は、県が主体となり設立する予定の第三セクターが第三種鉄道事業者として整備し、JR九州が第二種鉄道事業者としてJR豊肥本線と一体的に運行を行う「上下分離方式」を採用する。

### 2. JR豊肥本線の輸送力強化

JR豊肥本線と空港アクセス鉄道全体の利便性を向上するため、快速列車の導入などJR豊肥本線の輸送力強化に取り組む。

#### 【実施内容】

- ① 東海学園前駅の行違い化・同時進入化
- ② 武蔵塚駅・原水駅の同時進入化
- ③ 信号場整備

### 3. 沿線活性化等に向けた取組み

今回の鉄道整備で生み出される効果を更なる利用者増への対応や沿線活性化等に資するよう、県とJR九州が連携して取り組む。

### 4. 将来の抜本的輸送力強化

開業前までに空港アクセス鉄道とJR豊肥本線の利便性が更に向上できる  
JR豊肥本線輸送力強化の検討を進めるとともに、沿線地域の都市戦略を見据えた  
JR豊肥本線の抜本的輸送力強化についても、その実現を目指すものとする。



# 豊肥本線の将来像(10年後・20年後)について

前回説明

## ○ 豊肥本線の将来像作成等

- 沿線自治体の垣根を超えた豊肥本線の将来像を描き、効果的な輸送力強化の実施内容や沿線地域のあり方について検討する。
- 今年度県において、豊肥本線の輸送力強化に関する調査検討を行う「熊本都市圏鉄道ネットワーク強化調査検討業務委託」を実施。

## イメージ

現在  
(2025年)

- 空港アクセス鉄道整備検討
- 輸送力強化施策の精査
- 交通渋滞対策の着手
- 二次交通・交通結節機能強化に向けた検討
- 沿線のまちづくりの検討
  - ・菊陽町土地区画整理事業
  - ・肥後大津駅周辺まちづくり
- 菊陽新駅の整備
- 企業立地(くまもとサイエンスパーク)の推進

10年後

- 空港アクセス鉄道開業
- 輸送力強化の実施(短・中期)
- 交通渋滞対策の道路整備の進展
- 二次交通・交通結節機能強化
- 沿線のまちづくりの進展
  - ・菊陽町土地区画整理事業
  - ・肥後大津駅周辺まちづくり
- 菊陽新駅の開業
- 更なる企業立地(くまもとサイエンスパーク)

20年後

- 空港アクセス鉄道の定着
- 輸送力強化の実施(長期)
- 交通渋滞対策の道路整備の進展
- 沿線のまちづくりの進展

※今年度県が改定を行っている「**熊本県地域公共交通計画**」や「**熊本都市圏都市交通マスタープラン**」のほか、委託事業者の知見等も踏まえ、10年後・20年後の施策等を検討

# 豊肥本線の将来像(10年後・20年後)について

## (1) 10年後の将来像【別紙1】

- 空港アクセス鉄道が開業する時点における、現在県や各沿線市町村が取り組んでいる二次交通施策やまちづくり等が着実に進んだ豊肥本線沿線地域の姿を描いたもの

### ポイント

### 豊肥本線を軸とした基幹的な公共交通ネットワークの実現

① 第1次輸送力強化(資料P2)完了  
⇒増便、高頻度運転の実現、快速電車が運行

② 実証事業中・済の交通施策は本格導入を想定  
(例)肥後大津駅～企業集積地間の通勤バス  
益城・西原空港ライナー

③ 菊陽新駅・中間駅・空港駅(全て仮称)の開業  
⇒新たな交通・交流拠点の誕生

④ 鉄道・バス・市電の乗換利便性向上(新水前寺駅・南熊本駅等)  
⇒新水前寺駅から南熊本駅への分散

## (2) 20年後の将来像【別紙2】

二次交通施策やまちづくり等の  
定着・波及

- 空港アクセス鉄道の開業から約10年後の、更に発展し続ける熊本都市圏の中心となる豊肥本線沿線地域において期待する二次交通やまちづくり等の施策について描いたもの
- 一歩先の革新的な施策(アイデア)も盛り込み、夢あふれる豊肥本線の姿をイメージ

### ポイント

### 豊肥本線を中心としたウェルビーイングな沿線生活圏の実現

① 熊本都市圏の鉄軌道・バスの拡充、利便性向上  
⇒公共交通分担率・快適性UP

② セミコン周辺エリア(菊陽～大津～空港)の鉄道・バスの  
拡充、利便性向上  
⇒公共交通分担率・快適性UP

③ 各駅の交通結節強化、沿線地域のまちづくりの更なる進展  
(例)新水前寺駅、菊陽新駅、肥後大津駅 等周辺

④ 半導体関連企業集積地として“当たり前”の  
新技術による新たなモビリティの実装・定着

# 令和8年度の協議会開催(案)について

- ▶ 令和8年度の協議会開催については、以下内容を検討中。

## 第3回

### 【第1四半期頃】

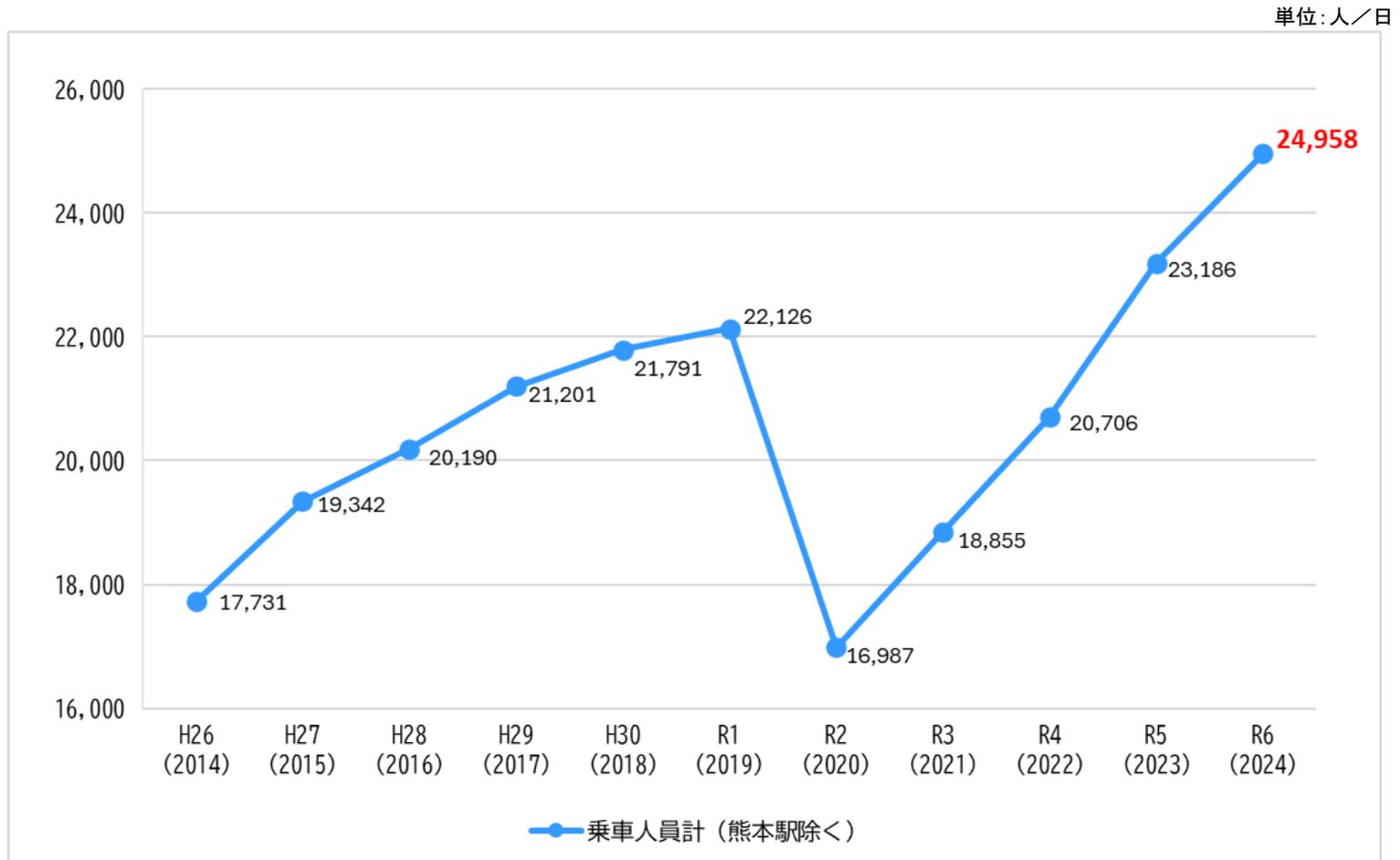
- JR九州に対して将来像を提示

作成した将来像をJR九州に提示し、沿線自治体としての豊肥本線沿線地域に対する期待や輸送力強化の必要性について提案する

# 【参考資料】JR豊肥本線の現状について（第1回(R7.7.18)以降の状況）

## （1）豊肥本線利用者数の推移

- R6年度の乗車人員数は、10年間で最大の約25千人/日を記録
- 全ての駅で乗車人員が増加し、R2年度から約8千人/日増えるなど、今なお急速に増加し続けている状況



※乗車人員：JR九州「駅別乗車人員」より

【集計方法】豊肥本線利用者数：熊本駅を除く、平成駅～肥後大津駅の駅別乗車人員数の計

# 【参考資料】JR豊肥本線の現状について（第1回(R7.7.18)以降の状況）

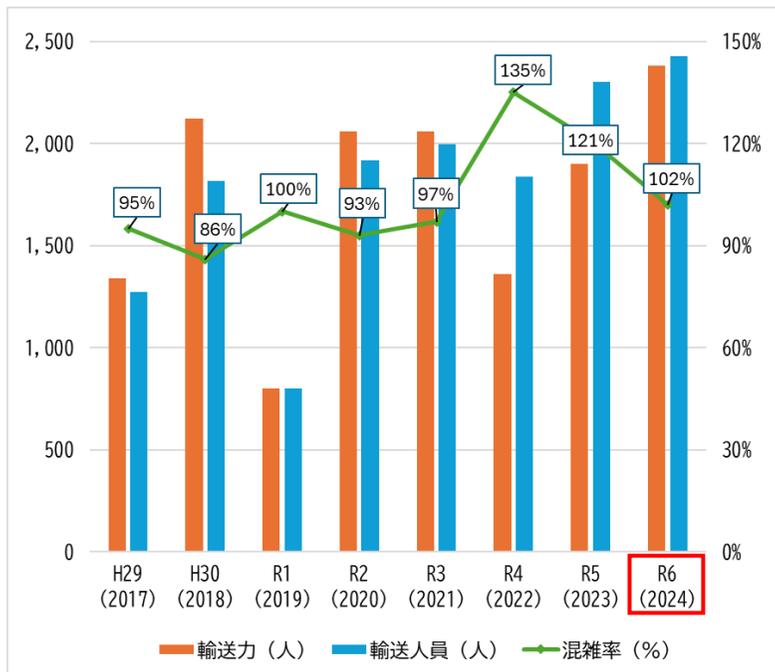
## （2）混雑率の推移

- R5年度は増便により混雑が緩和したものの、輸送人員が大きく増え、高い混雑率を維持(121%)
- R6年度は車両増結により輸送力が増え、100%近い混雑率まで低下(102%)

※**混雑率**とは…**最混雑時間帯1時間の平均**（主に10月～11月の1日又は複数日の乗車人員データを基に計算したもの）

	豊肥本線（上り：肥後大津→熊本）					東京圏	大阪圏	名古屋圏
	時間帯	編成・本数 (両・本)	輸送力 (人)	輸送人員 (人)	混雑率 (%)	混雑率 (%)	混雑率 (%)	混雑率 (%)
H29 (2017)	7:00～8:00	2.5×4	1,340	1,271	95	163	125	131
H30 (2018)	7:48～8:48	3.2×5	2,120	1,818	86	163	126	132
R1 (2019)	6:13～7:13	2×3	800	800	100	163	126	132
R2 (2020)	7:33～8:33	3.2×5	2,060	1,918	93	107	103	104
R3 (2021)	7:35～8:35	3.2×5	2,060	1,998	97	108	104	110
R4 (2022)	7:58～8:58	2.8×4	1,360	1,836	135	123	109	118
R5 (2023)	7:40～8:40	2.8×5	1,900	2,301	121	136	115	123
R6 (2024)	7:34～8:34	3×5	2,380	2,429	102	139	116	126

※国土交通省：混雑率調査結果より



### 混雑率の目安

100%	150%	180%	200%
座席につか、座席前のつり革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる。	肩が触れ合わない程度。ドア付近の人が多くなる。	肩が触れ合い、やや圧迫感がある。ドア付近の人は窮屈となり、体の向きを変えるのが困難となる。	体が触れ合い、相当圧迫感がある。ドア付近の人は身動きがとれない。

混雑時間帯の新水前寺駅

