

熊本県環境影響評価条例に基づく公聴会記録書

1 対象事業の名称

（仮称）都市高速鉄道阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備事業

2 公聴会の日時及び場所

日時：令和8年（2026年）9月9日（水）午後2時から午後2時30分まで

場所：大津町町民交流施設（オークスプラザ）（菊池郡大津町大字大津 1220-1）

3 出席した公述人

2名

4 公述人が述べた意見の要旨

別紙のとおり

公聴会において述べられた意見の概要

1 番の公述人

座らせて意見を述べさせていただきます。●●●の●●●●と申します。よろしくお願い申し上げます。1 番から 4 番について意見を申し上げます。

1 県の現計画（案）は、鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の指針省令第 3 条（位置等に関する複数案の設定）において、省令違反である。

環境影響評価の鉄道の建設においては、指針省令では複数案の設定をするように示されていますが、県の説明では、肥後大津駅分岐ルートにおいては、ルートを絞り込むための 1.5 キロの幅で対応しているとの説明でありました。しかし、肥後大津分岐ルートの 1.5 キロの幅は、ほぼ同じ土地利用状況や自然環境であり、その地域特性においてはほぼ同一であり、その中での検討は省令で定める複数案の設定にはならない、省令違反であると考えます。

ここで肥後大津駅分岐ルートとは別のルートとして、大津町運動公園が肥後大津駅から東へ約 3 キロの距離にありますが、ここに新駅を設置し、ここから西原村を經由して空港駅へアクセスするルート案があります。ここは以前、JR 九州さんの方でも新設駅の計画があり、また令和 3 年には地元区長会により、8,570 名の新駅設置の要望がなされた地点でもあります。私は地元の鉄道計画経験者の推奨もあり、アクセス鉄道の県の計画案・肥後大津駅分岐ルートより、より良い有望なルートであると確信しています。

あくまで地域の個人の判断であるので、事業主体の熊本県によって、肥後大津駅分岐ルートと大津町運動公園駅（仮称）分岐ルートにおける地域特性（住宅、公園、商業地、農地等の土地利用状況、道路の交通問題や航空機騒音の生活環境、自然環境等）や、新駅設置による地域開発の可能性等を含めた事業費、費用便益分析（B/C）の評価において、公共事業としての総合的評価において比較がなされるべきであります。

そこで、私たちが算定した概算事業費について比較すれば、私の概算事業費においては、大津町運動公園駅（仮称）ルートの事業費（肥後大津駅の高架化を含めた概算事業費 500 億円）が、肥後大津駅分岐ルートの概算事業費 610 億円より安いと予想しています。これらを比較分析しても、肥後大津駅分岐ルートは、下記の項目で指摘いたしますが、鉄道の環境影響評価において多くの問題があり、大津町運動公園駅（仮称）分岐ルートの方が環境影響評価の問題が少ないと予想しています。

2 肥後大津駅分岐ルートは農振除外の適用に関する法令違反である。

圃場整備の完了した優良水田を斜めに分断する計画（高架鉄道沿線両側延長 6 キロ）は、農地の集団化、効率化、水田の機能を著しく低下させるものであり、担い手育成を目的とする土地改良事業、農業政策の根幹に関わる問題であり、明らかに農振除外の適用に関する法令違反であると言えます。公共事業は優先される事業であるとしても、農振除外ができる場合は代替ルートが存在しない場合であり、代替ルートとしての大津町運動公園

駅（仮称）分岐ルートが存在がある以上、それとの比較なしには農振の適用除外はできないと思います。

また、圃場整備の完了した大津平野の水田への鉄道計画において、鉄道には管理道路としての側道、鉄道により分断される水田には農道、用排水路の再配置計画が必要ですが、これらの計画がまだ示されていません。地形の段差が大きく、しかも圃場整備が完了した水田地帯の残地の区画整理等を含む調整工事計画は困難であり、ここにおいて肥後大津駅分岐ルートは、現場での実施計画において事業推進が困難なものになると予想しています。

3 大津町の街づくり、生活環境、土地利用状況へ与える諸問題について。

肥後大津駅分岐ルートにおいて、陣内踏切は「開かずの踏切」化で交通渋滞や踏切事故が危ぶまれ、その交通渋滞解消のための南北道路が計画されるとの説明がありますが、いまだ計画が不明であり、その実現の可能性が極めて低いと予想しています。

また、肥後大津駅分岐ルートは大津町中央公園を盛り土で分断する計画がありますが、町民の憩いの場、交流施設、子供相談施設、防災の避難所等の機能を有し、熊本地震災害後の記念像も設置されている大津町のシンボリック公園であり、生活の環境のために必要な中央公園の喪失は大津町民にとって大きな問題です。これらの課題は、大津町の肥後大津駅町づくり基本構想に相容れない計画であります。

一方、大津町運動公園駅（仮称）ルートにおいては、美咲野跨線橋から肥後大津駅を含む灰塚踏切を超える区間を高架にすれば、陣内踏切の解消、交通渋滞の解消で南北道路も不要となり、中央公園、商業施設、新興住宅、また大津平野の水田等の高価な鉄道用地等の用地取得・収用もなくなり、事業推進が容易なものになると思います。

また、肥後大津駅分岐ルートにおいては、空港からの航空機離陸ルートと鉄道ルートがほぼ重なる騒音問題があります。航空機騒音対策は、阿蘇くまもと空港周辺環境整備協議会において、岩坂・中島を中心地区とする重大環境問題であるにもかかわらず、今回の環境影響評価ではこの航空機の騒音環境問題にはほとんど触れられていません。このことは配慮等に不備があると言えます。

その他、肥後大津駅分岐ルートは鉄道計画において軌道の勾配変化が大きく、そのため鉄道速度の加速・ブレーキ等による軌道騒音への不安、高架鉄道の異常な高さによる日照・景観等への悪影響、台風時の高架鉄道周辺住宅・農地への風圧の影響、トンネル入口付近の大雨時の地下水の湧出水対策、地下水涵養、熊本地震の活断層への技術的設計上の対応等の環境問題の課題があり、適切な対応が求められます。

4 問題の多い肥後大津駅分岐ルートの代替ルートとして、地域活性化を図り夢のある魅力ある公共事業として評価できると予想される大津町運動公園駅（仮称）分岐ルートの調査検証公表について。

鉄道事業の国の採択条件の一つである費用便益分析（B/C）1 以上については、肥後大津駅分岐ルートの令和4年度の調査結果において B/C 1.03 であったが、令和7年度においては地価・物価高騰の影響もあり見直され、B/C 1.21 と公表されている。ここで疑念

を抱くことは、採択条件の1以上にするため、Bである便益を増やすために、10年後の交通需要予測が当初の4,900人/日から6,500人/日に上方修正されたということです。

また、Cである費用を減じるために、鉄道事業の国の補助率3分の1への要望がなされたものの、8月20日の熊日さんの報道では3分の1には届かなかったとのことであり、高額な事業費の地元負担を軽減するための別の補助制度等の支援策が講じられるとのことですが、それらの見直しや補助制度の対応はB/Cを1以上にするためと思われる。問題なのは、現況の航空旅客動態調査結果や空港ライナー等の利用実績から予想しても、6,500人/日の需要予測は過大な数値であり、事業開始10年後において説明のできない結果になると予想しています。また、18%の国の補助率を超える部分の予算措置は、結局のところ納税者・国民の負担にほかならないということです。

また、大津町運動公園分岐ルートにおいて、熊本駅までの速達時間が5分ないし10分程度余計にかかるとしても、そもそも航空機の乗客には通勤通学の利用客はおらず、特に問題とされる時間差とは思えません。また、豊肥本線の輸送力強化においても、現在40分程度の運行時間が、複線化や同時進入等によってどれだけ短縮されるのだろうか。あまりにも事業費が高額で、事業そのものも困難であり、事業効果も極めて低いと予想します。

私は、肥後大津駅分岐ルートのアクセス鉄道計画については、そもそもJR九州の意向を受け入れて肥後大津駅からの分岐をアクセスルートとし、直通運行が容易であることを主な理由とただで選定されていると考えています。その事業費は大津平野の生活環境においては大きな負担であり、検討委員会において大津町運動公園駅（仮称）分岐ルートについての検討がなされた経緯は見当たりません。また、大津町の間駅計画も、必要性が疑われる信号所に便乗したものであり、県の鉄道高速化計画とも整合しない無理な計画であると思っています。

そこで計画としては、大津町運動公園に新駅を設置し、西原駅の新設を考えてやるのが妥当な計画路線であり、地域活性化、阿蘇観光推進に繋がり、夢のある魅力的な計画になると確信しています。阿蘇や俵山の自然環境を背景に、新設駅名や路線名を全国から募集して事業をアピールすれば、公共事業として評価できるものになります。

このような考察において、大津町運動公園駅（仮称）分岐ルートを肥後大津駅分岐ルートの代替案として調査検証・比較公表することは、公共事業・公共交通を提供する行政当局の責任であると考えます。アクセス鉄道路線選定における「衡量の瑕疵」の裁断が下されないよう、国・県・地域全体の発展に繋がる、悔いのない事業として推進されることを強く期待いたします。

以上です。

2番の公述人（代読）

疑問点や確認事項を箇条書きにまとめました。参照願います。

- 1 空港アクセス鉄道が完成し利便性が向上したら、熊本空港の早朝便や夜間便（夜9時以降）の増便はないですね？（福岡空港に増便の要望があるが、地元の反対があるら

しい。)

- 2 道路は国道、県道、町道、農道等が混在していますが、どのような開発予定（具体的に）ですか？
- 3 土地の開発・活用を計画されるのであれば地目の変更が必要ですが、その点、いかに考えていますか？（農地の整理整地に農林水産省が関与）現在、開発予定地の地目は「田」がほとんどだと思いますが、どのような過程を考えますか？（田、畑地、雑種地、宅地等）
- 4 騒音に対する影響問題。陣内駅（仮称）周辺、および陣内駅から大津駅の間点の2点地区での調査。0メートルから 500 メートル、1000 メートル等を測定し開示すること。（距離と時間帯別に対しての音量）
- 5 交通量の増大（高速インターチェンジ・阿蘇方面）に伴う既存道路の拡幅予定等あれば、開示願います。（県道 207・202 号線は現在、混雑しています。）
- 6 新規構造物は震度幾つまで耐えられますか？ 陣内駅は避難所で使用できますか？（可能なら災害井戸があればなお良だと思えます。まだ日奈久断層や南海トラフ等、災害の可能性があるので）

以上、個人的な意見を列挙しました。検討・確認をお願いします。

余談、県と町の役割が理解できません。全体のゼネラルフローチャートと、それに伴ってディテールフローチャート（機能別に）が各々存在し、それをもとに住民に説明する。そうすれば、住民も理解しやすいと思います。フローチャートに従って県や町が担当すればよいと思います。「それは県で、それは町」では、住民が理解に苦しむと思います。