

報 告 書

令和6年5月31日

北九州市議会議長 田中 常郎 様

北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

委員長 日野 雄二

次のとおり報告します。

記

- 1 派遣議員 日野 雄二、渡辺 徹、吉村 太志、田中 元、渡辺 修一、金子 秀一、奥村 直樹、大久保無我、高橋 都、藤沢 加代
- 2 目 的 空港のアクセス鉄道に関する調査研究
- 3 場 所 (1) 熊本空港 (熊本県益城町)
(2) 神戸空港 (神戸市中央区)
- 4 期 間 令和6年1月22日 (月) から
令和6年1月23日 (火) まで 2日間

5 用務経過

(1) 空港のアクセス鉄道 (熊本空港)

熊本空港は、熊本地震を経て令和2年4月にコンセッションを導入し、熊本国際空港株式会社が運営している。令和5年3月には国内線、国際線一体型の新旅客ターミナルビルを開業した。空港利用者数は、コロナ禍以前の平成30年度に過去最高の3,460,830人にのぼり、コロナ禍には減少したものの、現在は回復の兆しを見せている。

同空港は、熊本市の中心部から東に直線距離で約16kmという場所に位置しており、空港へのアクセスは自動車を中心である。しかし、熊本市中心部への道路は県道であることから、定時性や速達性の面で課題があり、また公共交通であるリムジンバス (アクセスバス) も大量輸送性という点で課題を抱えている。

このため熊本県は、JR豊肥本線・肥後大津駅からの延伸という形で空港アクセス鉄道を整備する方針を決定しており、現在、準備を進めている。

今回、北九州空港におけるアクセス鉄道導入に関する検討の参考とするため、熊本県企画振興交通政策課空港アクセス整備推進室から説明を受けた。

【説明の概要】

ア 空港アクセスの現状と課題

- 現状のアクセスについて、九州内居住者の80%以上が自家用車やタクシー等の自動車利用をしており、九州外居住者についてもレンタカーや自家用車等の利用が60%を超えている。
- JRでのアクセスは、熊本駅から空港の最寄駅である肥後大津駅まで行き、同駅からは「空港ライナー」という無料ジャンボタクシー等での移動となる。なお、豊肥本線は熊本駅から肥後大津駅までが電化区間で、肥後大津駅から阿蘇、大分のほうまでつながっているが、肥後大津駅より阿蘇方面はまだ非電化の区間であるためディーゼルの気動車で運行されている。
- 旅客数300万人前後の類似の空港と比較すると、アクセス鉄道のある宮崎空港や、高速道路のある鹿児島空港に比べ、「公共交通でのアクセス」に時間がかかっている。
- アクセスで直面している課題として、以下のことがある。
 - ・朝夕のラッシュ時等における自家用車やリムジンバスでの移動時間が読めないため、定時性・速達性を確保すること
 - ・リムジンバス利用者の積み残しが発生しているため、大量輸送を行うこと
 - ・マイカーへの過度の依存等により自動車からのCO₂が増加しているため、環境への配慮を行うこと

イ 空港アクセスに係る検討経緯

- 空港アクセスに係る検討は、平成9年以降、「定時性」「速達性」「大量輸送性」の課題に対応するため調査検討を断続的に実施している。平成17年から平成19年には、検討の深度化をして一定の結論を得ることを目指していたが、当時は採算性の点で問題があり、平成20年6月に一旦検討を凍結した。
- その後、熊本地震からの創造的復興や空港コンセッション導入の方針決定、九州新幹線の全線開業、空港周辺地域における人口増加、外国人宿泊客の増加といった環境変化を踏まえ、平成30年に空港アクセス改善の検討を再開している。
- 平成30年度から令和2年度にかけて、鉄道やモノレール、市電、BRTといった交通モードの比較検討を行った結果、事業費的にも、「定時性」「速達性」「大量輸送性」という点でも、鉄道の優位性が高いという結論に至った。
- また、鉄道に絞った後のルート検討においては、豊肥本線の三里木^{さんりぎ}・原水・肥後大津の3駅から分岐するルートを設定し、鉄道新設区間の延長や概算事業費、概算需要量（1日当たりの利用者見込数）等を比較した結果、三里木ルートの優位性が高いという結論に至った。

○しかし、令和3年度にTSMCの熊本進出が決定し、これによる設備投資額が9,800億円、雇用創出が1,700人にのぼることが報道された。こうした状況変化の中で改めて再検討をするよう知事から指示があった。

○そこで、令和4年度まで検討を行い、以下の結果となった。

- ・事業費は、肥後大津ルートが一番安い
- ・所要時間は、熊本市に近い三里木と原水の両ルートが若干短い
- ・需要は、三里木ルートが5,800人／日で一番多く、肥後大津ルートは4,900人／日
- ・費用便益分析（B/C）は、開業30年で肥後大津ルートが1.03となり、三里木ルートの1.01を若干上回る

○この結果を公表し、議会において、肥後大津ルートを採用する場合の、

- ・空港までの直通運行により乗り換えが不要となる
 - ・TSMCの進出で人口増加が続く沿線地域全体を、一つの路線でカバーできる
 - ・南阿蘇鉄道の肥後大津駅への乗り入れが実現することで観光客の増加が期待できる
- といった、定量的に試算できない様々な効果にも着目した結果、同ルートに将来の発展性を感じると、知事が答弁した。

○その後、JR九州との肥後大津ルートに関する確認書の取り交わし等の手順を経て、12月議会において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した。

ウ 空港アクセス鉄道の整備方針

○今後の予定は、令和4年の後半から令和8年度末までの4年間を「準備期間」とし、概略で決めたルートの詳細に検討して絞り込む「鉄道概略設計等調査」や、「環境アセスメント」、「都市計画決定手続き」を行う。

○また、新線の整備に係る国の手続として、「鉄道事業許可」や「工事施工認可」が必要となるため、準備期間の後半に取得できるよう取組を進めていき、令和9年度から用地買収を含めた「工事の着手」を目指している。

○今年度は、鉄道整備に向けた調査検討のほか、財政支援に向けた国への要望、JR九州との運行形態や費用負担に関する継続的な協議、鉄道整備への県民の関心を持続させるための広報活動を行っている。

○なお、国の現行の補助制度は、事業費の8割の18%を国が補助することとなっており、これでは財政的に苦しいため、国の支援のかさ上げや充実を求めている。鉄道事業許可が得られるまでにこうした要望を繰り返し行って、支援の獲得を目指していく。

【主な質疑応答】

○空港の駐車場の台数や料金について

→空港駐車場の収容台数は2,161台で、料金は24時間で1,000円～1,500円である。また、空港外に民間の駐車場が幾つかあり、そこを利用する方も多い。

○アクセス鉄道肥後大津ルート の概算事業費について

→概算事業費を410億円としているが、これは令和3年4月の単価で算出しているため、今後、事業費を精査する際に物価の変動を考慮する必要がある。事業費の高騰が見込まれるが、空港周辺地域でのマンション建設や企業集積など、令和3年度から大きく変わっているため、需要予測をやり直す中でそうした状況も加味して検討を行う。

ただ、同ルートの大部分は農用地内の田園地帯を通過するため、土地価格の高騰の影響はあるものの、事業性が左右されるほどには至らないのではないかと考えている。また、今年、大津町が空港アクセス鉄道に中間駅を設け、駅周辺を開発して居住を誘導するとの構想を発表した。それに伴い道路整備等も行われ、まちづくりが進んでいくものと思われる。

○3ルート検討の際の需要予測と自治体の開発計画について

→需要予測に当たっては公表されている開発計画を考慮して算出している。計画というよりも構想に近いようなものも対象に含めると、その後の鉄道事業許可で許可が受けられなくなる可能性もあるため、実現可能性が高い計画を選別して計算している。

○アクセス鉄道の料金や列車の種類、鉄道敷設による固定資産税について

→現状の豊肥本線は全てが各駅停車の運行で、熊本駅～肥後大津駅間の料金は360円だが、アクセス鉄道整備後に、豊肥本線の料金は維持した上で肥後大津駅～熊本空港駅間をどう設定するかについては検討している。また、現状で熊本駅～肥後大津駅間に10駅あり各駅停車では速達性に課題があるため、快速列車の運行等についてJR九州に相談しているところである。

また、鉄道敷設による固定資産税は、数億円規模になる見通しである。

○アクセス鉄道の複線化について

→熊本駅～肥後大津駅間は単線で、ピーク時の乗車率は130%、1日当たりの通過人数は1万人を超えるため、車両の増結や増便に関する議論を並行して進めている。アクセス鉄道の新設部分は単線で計画しており、全線複線化の議論もあるが、事業費が莫大になる上、既に鉄道沿線に住宅地が形成されていることもあって、課題が多い。

○アクセス鉄道整備の費用負担について

→令和4年12月に、国の補助制度（補助率18%）では厳しいため、国と県とJR九州の整備費の負担割合を3分の1ずつとすることについて議論した。JRとは同年11月に取り交わした確認書の中で整備事業費の3分の1を上限に、状況に応じて負担する旨の約束をいただいた。国については、3分の1を負担すると今すぐ言うのは難しいという回答であった。



(2) 空港のアクセス鉄道（神戸空港）

神戸空港は平成18年2月に開港した。平成30年4月からコンセッションを導入し、関西エアポート神戸株式会社が運営している。空港利用者数は、コロナ禍以前の令和元年度に過去最高の3,226,217人にのぼり、コロナ禍に減少したものの、現在は回復を果たしている。

同空港は、神戸市の中心部である三宮の南約8キロメートルに位置し、海上都市「ポートアイランド」の沖合約1キロメートルに造成された人工島の神戸空港島にある。空港へのアクセスは新交通システムである「ポートライナー」と自動車が多い。

ポートライナーについては、ポートアイランドへの通勤・通学者が多く朝に混雑しており、また、神戸空港の国際化や令和7年の大阪・関西万博を控え、ポートライナー利用者のさらなる増加が予想されることから、神戸市はポートライナーの混雑回避の取組を進めている。

今回、北九州空港におけるアクセス鉄道導入に関する検討の参考とするため、神戸市都市局交通政策課及び未来都市推進課、神戸新交通株式会社から説明を受けた。

【説明の概要】

ア ポートライナー空港線について

- ポートライナーは、昭和56年に第1期工事が竣工したポートアイランドと、神戸市街地の主要なターミナルを結ぶため、同年に神戸市の外郭団体である神戸新交通(株)により営業運転が開始した。神戸空港は平成18年の開港であるため、それまで空港線はなかった。
- ポートアイランドは、人口約1万4,000人（令和5年11月時点）で面積が約8平方キロメートルあり、世界初の海上文化都市と言われている。スポーツセンターや科学館、神戸コンベンションコンプレックス（国内最大のコンベンションゾーン）、神戸動物王国、理化学研究所、兵庫県立こども病院、各種大学など、多様な施設がそろっている。
- 神戸新交通(株)は、神戸市が約77%出資しており、市街地の主要なターミナルを連絡するためのポートアイランド線や六甲アイランド線を運営する目的で昭和52年に設立された。
- ポートライナー空港線は平成18年にポートアイランド線の延伸という形で営業運転を開始している。空港線延伸は、阪神・淡路大震災後の神戸市の復興計画においても、公共交通網の整備としてのシンボルプロジェクトとして位置づけられた。
- ポートライナーの乗降数について、全体では平成25年からコロナ禍前の令和元年度まで毎年増加しており、コロナ禍の令和2年度に落ち込んだものの、令和3年度からはまた増加に転じている。神戸空港駅についてはその毎年の増加率が、全体の増加率を上回っている。
- 神戸新交通(株)の経営状況について、コロナの影響で令和2年度に当期損益が約15億円の赤字となったが、令和4年度はコロナ禍前と同水準の約7億円の黒字となっている。

イ ポートライナーの課題について

- ポートライナーは1編成6両で、完全無人運転により運行している。車体の長さが約8メートル、車内の幅員が2.1メートルとコンパクトな車両である。停車駅は三宮駅～神戸空港駅

間に9駅あり、各駅停車である。朝のピーク時には1時間に28本運行しており、このうち神戸空港駅まで行く便数は13本である。

- ポートアイランドに大学や企業等が集積していることもあり、コロナ禍前は乗車率が1時間平均で140%近い日が発生するなど、ラッシュ時の混雑が激しく社会問題となっていた。
- 混雑緩和のために、運行本数の増便や、固定座席の跳ね上げ式座席化、路線バスの活用、ポートライナーと路線バスの共通乗車証社会実験の実施、中央市民病院行き路線バスの運賃無料化社会実験の実施に取り組んでいる。
- しかし、今後もポートライナー利用者は増加すると見込んでいる。関西の3空港懇談会で神戸空港の国際化が合意されたことにより、国際線の就航に向けたターミナルの拡充や税関整備に加え、空港へのアクセス強化が必要になってきている。
- そのため、ポートライナーの平日朝ラッシュ時間帯の混雑緩和と、神戸空港利用者の利便性向上を目的とした空港アクセスバスを運行している。二つの路線があり、一つが新幹線の新神戸駅から地下鉄三宮駅前を経由して神戸空港へ向かう路線で、平日に30便、土日祝で25便運行している。三宮駅発着の便もあり、平日10便、土日祝3便を運行している。もう一つが新神戸駅から神戸空港へ直接向かう路線で、平日、土日祝ともに26便運行している。

【主な質疑応答】

- ポートライナー整備に係る国との協議について
 - 国との協議に当たっては、ポートライナー整備に係るB/Cが1を上回っておく必要があり、需要予測が重要となるため、ポートアイランドへの企業進出の予測を基にかなり厳密に需要予測を行った。
- 空港線の延伸に伴う駅の設置について
 - ポートライナーは空港線の延伸に伴って複線となった。空港線の駅舎は、移転してくる中央市民病院付近と、現在の医療産業都市付近、そして、神戸空港に建設した。それぞれ更地だったこともあり比較的容易に建設が進んだ。
- 悪天候時のポートライナーの運行について
 - 風速20メートルになると、先頭車両に係員を1人乗せるという措置を取る。風速25メートルになると、速度規制をかけて運行し、風速30メートル以上になると運行を停止するという3段階の方策を取っており、運行を中止した事例はほとんどない。
- 駅の管理について
 - 三宮駅や神戸空港駅、みなとじま駅、市民広場駅、中公園駅には基本的に係員を配置しているが、その他の駅は無人で、混雑時等に係員が巡回している。トラブル等が発生した場合は、最寄りの駅から係員を派遣して対応している。安全な運行を行うため、総合指令所で電車の位置や速度、ホームの乗降等を監視している。ホームには転落防止のため、可動式のホームドアを設置している。

○空港への自動車でのアクセスについて

→日帰りの空港利用者には駐車場料金を無料としていることもあり、ビジネス利用者でも自動車で移動する人が多く、約3割が自動車利用である。なお、ポートライナーでのアクセスは約5割となっている。

○ポートライナーの利用者について

→朝の乗客は、大半が通勤・通学者で、空港利用者は1割あるかないかぐらいである。そのため、今後見込まれるポートライナー利用者の増加については、空港の国際化に伴うものよりも未処分地への企業集積によるものが多いのではないかと考えている。

ただ、神戸空港に降り立った乗客は、ほとんどの人がポートライナーに乗って三宮方面に行っている。

○ポートライナーと空港アクセスバスについて

→新神戸駅から神戸空港駅までの所要時間を比較すると、バスは20分強、ポートライナーは、新神戸駅からは市営地下鉄で三宮駅まで出て、そこでポートライナーに乗り換えるので、30分ぐらいはかかる。バスは乗換えがなく、利便性が高い。

輸送力の面では、バスは1台約50人、ポートライナーは1編成300人の定員であるため、ポートライナーに分があるが、バスも運行頻度が高く、観光バスタイプで快適性も高いため利用者は増えている。

ただ、神戸空港にはポートライナーが運行しているということが空港利用者に根強く定着しているため、ポートライナーを利用する人が多い。アクセスバスの乗車率は4～5割程度であるため、バス利用者の総数自体は右肩上がりになっているものの、バスの周知が今後の課題だと考えている。



6 意見交換（3月6日実施）

視察後、委員会で各視察先での取組について意見交換等を行った。

【主な質問、意見】

（1）空港のアクセス鉄道（熊本空港）

○熊本空港は路線数も多く、半導体の事業等もあり、今後いろいろな需要が見込まれることから、北九州空港も路線数が増えて利用客が増えれば、アクセス鉄道の議論ができると感じた。

- 熊本空港は北九州空港とは全然レベルの違う大きさで、便数の多さもさることながら、空港の中の店の多さに驚いた。熊本空港は国際空港のため、乗り継ぎの待ち時間を空港の中で有効に楽しめると感じた一方で、北九州空港は羽田便だけなのでなかなか難しいと感じた。北九州空港の場合、まずは東京を往復する利用者の便利さを満たすためのアクセスが大事と思う。時間外に北九州に到着するのはいいが、待ち時間に食事やショッピングを楽しめる店が閉まっているため、利便性をアピールするには厳しいと思った。
- 熊本空港のアクセス鉄道は今後、複線化ではなく単線で空港まで延線すると聞き、正直、不便と思った。一方で、北九州空港より圧倒的に利用者数が多いということは、逆に、地元で飛行機を使わなければならない理由と、そこにしか空港がないという強みがあると感じ、アクセス鉄道ができればさらに利用者は増えると思う。北九州空港も一度使ってもらえば、そこまで不便じゃないとわかってもらえるし、アクセス鉄道があればさらに便利になると思う。
- 熊本空港のアクセス鉄道は、豊肥本線の3路線の建設予定地があったが、肥後大津駅がスムーズと感じ、実際にどう乗り換えて便利になっていくのかが見れた。本市でも朽網駅から特急を走らせるなどしていけば、利用者は便利になると感じた。
- 熊本の場合は、熊本駅から空港まで3つのルートの事業費が330億円～380億円と差がない。一方、北九州の場合、3つほどルートが考えられるが、事業費は10億円～1,600億円と相当な開きがあり、お金を使うほど所要時間も短くなる。
- 熊本の場合は、熊本空港しか使えない人が多いため多少不便でも利用者が多いのだと思った。北九州空港は、福岡空港との選択で選ばれなければいけないという点が大きく違う。豊肥本線はあまり大きい車両ではないため、TSMCで従業員や地域住民が増えた場合、混雑して空港利用者と住民との摩擦が考えられる。車両を増やすにもホームの規模等のいろんな課題があるため、最初から人口や会社が増えることを予測して企画する必要があると感じた。熊本は高速道路がなく、街中の渋滞など定時性に弱みがある一方、北九州はそこが強みでもあるため、強みを生かして鉄道を目指していくことは大事と思った。
- 熊本の場合は、TSMCもあり地震からの復興で観光客も増えているため空港利用客が増えていると思う。北九州では空港利用者をどう増やしていくかが先決で、利用者が増えないとアクセス鉄道は考えられないと思う。バスの便数を増やすにも、まず乗客を増やすことが先決問題と感じる。特急を朽網駅に止めるにも、JRとの協議が必要だろうし、特急を止めてどれだけ乗客数が増えるのかを考える必要がある。熊本との比較はなかなか難しいと感じた。
- 最寄り駅まで、熊本空港はリムジンバスで60～80分かかるとの対し、北九州空港から朽網駅まで約20分と圧倒的に近い。下曽根駅や苅田駅等の最寄り駅からニーズにあった空港バスを増やすなどすれば、熊本空港よりもかなり利便性は高いと感じた。
- 熊本空港は将来必ず乗客が増えるという大前提があるため、アクセス鉄道が注目されていると思う。北九州空港の場合、アクセスを増やせば利用者が増えるのかと言われれば、便数が増えない限り空港に行く理由がない。先に便数を増やすなどして利用者を増やす必要がある。

- 熊本空港は、東に阿蘇山、西に熊本市があり、ビジネスと観光の両面を持つ。北九州空港は、南に大分があるが圧倒的に遠く、大分にも空港があり、西の福岡にも空港があるために苦しんでいると改めて思った。便の誘致を働きかけるとき、アクセスがすごい強みになるという意味では、アクセスの強化が優先されるべきと思う。北九州空港は、他の空港だけでなく新幹線もライバルになることも厳しい。深夜便が強みでも、深夜にアクセスがなければ強みが相殺されてしまい、もったいない。小倉からのアクセスをひたすら強化し続けることが重要。
- 熊本空港があれだけ不便でも350万人近くが利用しているのは、路線の強みと観光とビジネス等の利便性があるからと思う。北九州空港はANAもJALもいつ撤退するかわからない状況で、スターフライヤーもいつ長崎に拠点を持って行くかわからないため、しっかりと路線を確保する責任があると思う。

(2) 空港のアクセス鉄道（神戸空港）

- 神戸空港は、賛否は別として、万博に関して集客を取り入れようという手の打ち方が早いと思った。北九州はメガリージョンを掲げており、旅客なのか貨物なのかはあるが、地理的優位性を使った北九州空港の可能性を感じた。
- 神戸空港と関西空港との連携の中で、海上でつながっているのは面白いと思った。北九州空港も海上にあるため、海でのアクセスも十分可能性があると感じた。
- 神戸空港は成熟した空港で、関西には3つの空港があり大変競争力もあると思う。近くの病院にモノレールで行って、無料でできるだけ人を流動させる体制がすごいと感じた。北九州空港も、ターミナルビルの充実等、人が遊びに来れるような魅力あるものがないと難しいと思う。24時間空港の特徴を生かして、少しでも交通アクセスを整備することが大事と感じた。
- 神戸空港は関西空港や伊丹空港に挟まれた空港で、海上空港でもあり北九州空港と似ているが、路線がないから利用客が増えず、アクセス鉄道も話が前に出てこない。結局は路線で、軌道敷アクセスが入って初めて北九州空港の発展があると思う。
- 神戸空港はポートアイランドが途中にあり、仕事や学校での利用客が多く、ラッシュ時は乗車率が140%もあるが、北九州の場合、アクセスの利用は空港利用者だけという違いがある。今後の物流拠点化を考えたら、そこで働く人や企業をいかに増やしていくかを考える必要がある。アクセス利用が空港利用者だけでなく、今後アクセスはもっと発展すると思う。
- 神戸空港のポートライナーは、六甲アイランドを通っているものを延伸するだけでゼロから造るわけではないので、アクセスの採算性の話は、北九州とは状況が違うと思う。アクセスが便利なのが大事で、北九州空港は行きやすいという感覚を持ってもらわなければ、利用者はなかなか増えない。逆に利用が増える見込みがあれば、便は増えていくのだろうと思う。

7 随員職員	政策調査課長	森 幸二
	政策調査課 政策担当係長	宮崎 浩平