

阿蘇くまもと空港の創造的復興について

令和2年1月28日（火）

熊本県 企画振興部

交通政策・情報局長 内田 清之



©2010 熊本県くまモン

1. 阿蘇くまもと空港について

2. 熊本地震の発生と

大空港構想Next Stageの概要

3. コンセッション方式の導入

4. 空港アクセス改善

1. 阿蘇くまもと空港について



1. 阿蘇くまもと空港について

① 空港の概況と沿革について

【空港概況】

- ・拠点空港（国管理空港）
- ・面積 176ha
- ・滑走路（長さ×幅）3,000m×45m
- ・運用時間（利用時間）14時間（7:30～21:30）
- ・エプロン 10バース（大型ジェット機用×7、中型ジェット機用×1、小型×2）

【沿革】

- ・昭和46年（50万人） 熊本空港開港、国内線ターミナルビル供用開始
※昭和49年、平成3年、平成10年、平成24年増改築工事
(88万人) (220万人) (274万人) (286万人)
- ・昭和58年 国際線ターミナルビル供用開始
- ・昭和63年 新貨物ビル供用開始
- ・平成18年 高度計器着陸装置 カテゴリーⅢb 供用開始

1. 阿蘇くまもと空港について

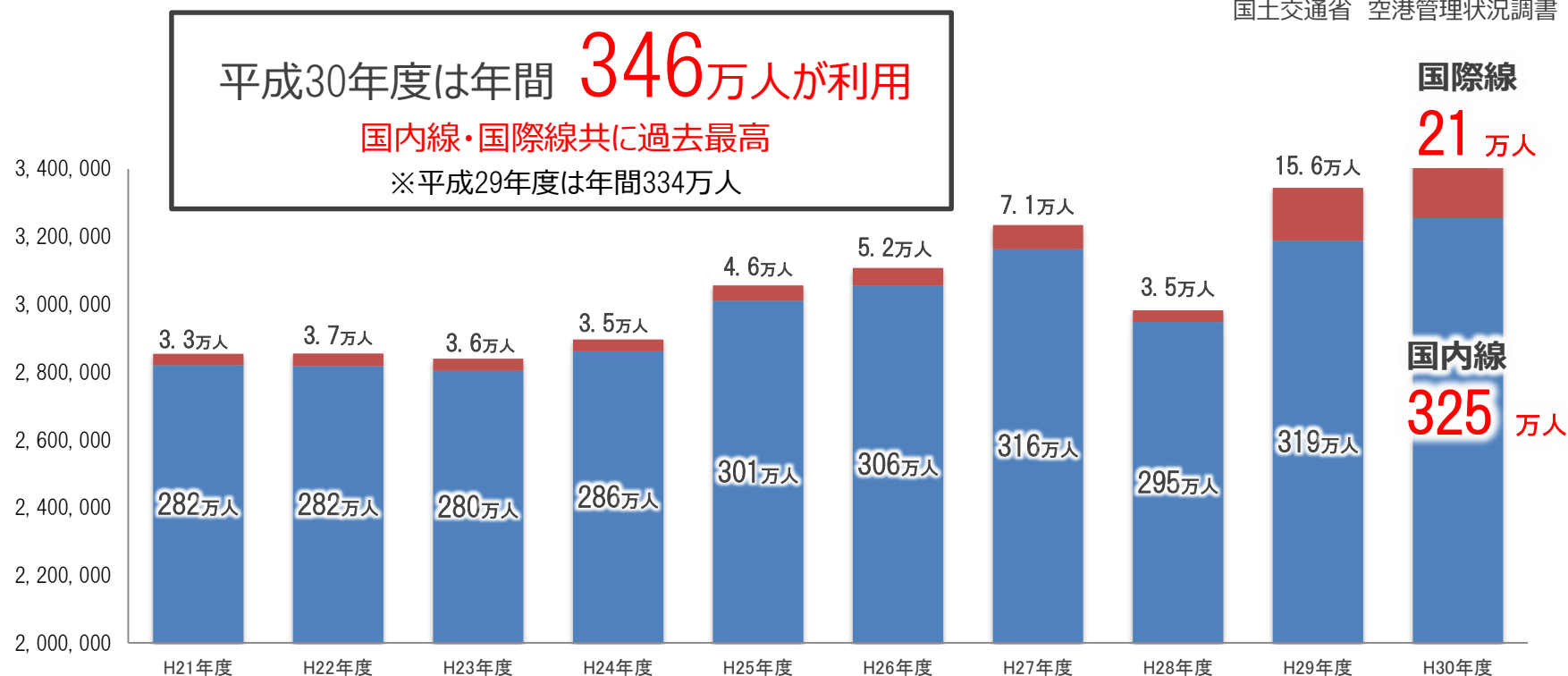
4

② 阿蘇くまもと空港の利用者数の推移

	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
国内線	2,820,319	2,817,731	2,803,833	2,861,661	3,009,739	3,055,112	3,163,477	2,947,589	3,187,803	3,254,131
国際線	33,266	37,159	35,661	34,711	45,826	51,806	70,567	34,609	156,161	206,699
合計	2,853,585	2,854,890	2,839,494	2,896,372	3,055,565	3,106,918	3,234,044	2,982,198	3,343,964	3,460,830

(単位：人)

国土交通省 空港管理状況調査



【参考】熊本復旧・復興4カ年戦略 K P I 指標

阿蘇くまもと空港利用者数

H27年度(2015年度) 323万人／年 → H31年度(2019年度) 380万人／年

1. 阿蘇くまもと空港について

③ 定期便等就航状況

国内線8路線 39便／日、国際線2路線 6便／週が就航（運休中の路線除く）

路線			航空会社	便数	所要時間
国内線	東京	羽田	A N A	5（便／日）	1時間30分
			J A L	8（便／日）	1時間35分
		成田	S N A	5（便／日）	1時間35分
			J J P	3（便／日）	1時間45分
	名古屋	中部	A N A	2（便／日）	1時間15分
		小牧	F D A	3（便／日）	1時間25分
	大阪	伊丹	A N A	6（便／日）	1時間 5分
			J A L	3（便／日）	1時間 5分
		関西	A M X	1（便／日）	1時間25分
			J J P	1（便／日）	1時間 5分
那 覇	A N A	1（便／日）	1時間30分		
天 草	A M X	1（便／日）	20分		
合 計	8路線	39（便／日）			
国際線	韓国・ソウル	ティーウェイ航空 Iアソウル	8/19～運休 10/27～運休	1時間30分	
	韓国・大邱	ティーウェイ航空	8/19～運休	1時間00分	
	台湾・高雄	チャイナエアライン	3（便／週）	2時間30分	
	香港	香港エクスプレス	3（便／週）	3時間00分	
	合 計	2路線	6（便／週）		

1. 阿蘇くまもと空港について

④ 国際線（定期路線）



香港エクスプレス(LCC)

香港 週3便(水・金・日)



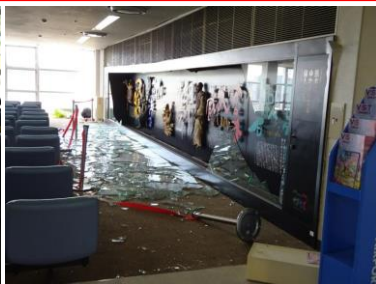
チャイナエアライン

台湾・高雄 週3便(火・金・日)

2. 熊本地震の発生と 大空港構想Next Stageの概要



① 熊本地震発災後の空港の状況



天井落下

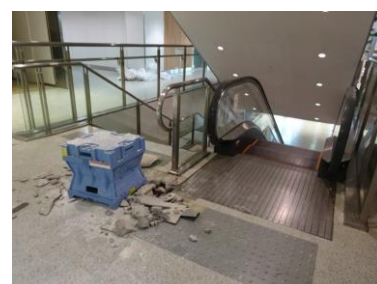
展示ガラス破損



壁破損

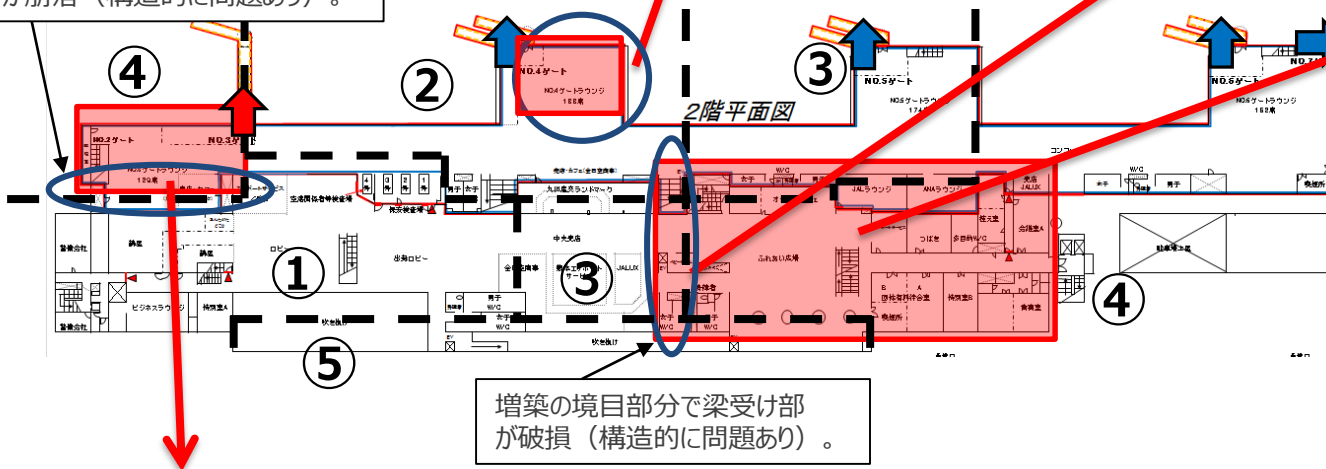


増築部取り合い躯体破損
段差発生（10cm程度ずれ）



床破損

増築の境目部分で梁受け部が崩落（構造的に問題あり）。



※国土交通省の資料を基に作成

2016. 4. 23時点での 主な立入禁止区域

↑ 利用可能搭乘口

↑ 利用不可搭乘口

重大損傷箇所



増築部取り合いコンクリート躯体落下



- | | |
|---------|--------------|
| ① I 期 | 1971(S46)年竣工 |
| ② II 期 | 1974(S49)年竣工 |
| ③ III 期 | 1991(H3)年竣工 |
| ④ IV 期 | 1999(H11)年竣工 |
| ⑤ V 期 | 2012(H24)年竣工 |

2. 熊本地震の発生と大空港構想Next Stageの概要

② 熊本地震後の阿蘇くまもと空港の方向性

現状

● 国内線ビル

… これまで5期に亘る増改築がなされ、完成から既に46年が経過している部分も出てきているため、今後数年以内に建替え等の検討が必要な状況（耐震性能0.9（地域係数0.9×重要度係数1.0））

● 国際線ビル

… 完成から34年が経過しているとともに、国が行うエプロンの増設工事に合わせて、増改築工事を行う予定であった

● 熊本地震による被害

… 国内線ビルの躯体部分を中心に多大な被害を受け、3日間完全に閉鎖。旅客導線の安全確保により順次再開したものの、現況復旧に9か月以上を要した
（耐震性能は0.9のまま）

くまもと復旧・復興有識者会議及び経済団体からの提言を踏まえた検討

●九州の広域防災拠点機能の強化

今後想定される最大規模の地震（震度7など）等の大規模災害が発生しても、継続して機能する建築物として十分な耐災性を確保し、国が選定した大規模な広域防災拠点としての機能を確実に果たす必要がある。

●長期的・広域的な熊本都市圏東部地域の発展

阿蘇くまもと空港を含め甚大な被害を受けた益城町を始めとする熊本都市圏東部地域の広域的・長期的な発展を期すまちづくりを行う必要がある。

●九州中央に位置する国際空港の整備

海外からのゲートウェイとなる交通インフラとして国際化、強靱化を進め、海外からのインバウンド需要に十分に対応できる国際線ビルへ機能強化を図る必要がある。

方向性

十分な耐震性能を有する強固な建物に
 ※重要度係数（1.0→1.25又は1.5へ）

阿蘇くまもと空港を復興のシンボルに

国内線・国際線を一体化したターミナルビルに

※熊本県公共施設整備ガイドライン（H25.6）からみれば、空港は少なくとも重要度係数：1.25以上相当と考えられる。

《多数の者が利用する施設（文化施設、学校施設等）：1.25、災害対策の指揮、情報伝達等のための施設（本庁舎、地域防災センター等）：1.5》

③ 大空港構想Next Stageの概要

● 策定の基本的な考え方

- ◆阿蘇くまもと空港を熊本地震からの創造的復興のシンボルとし、空港のポテンシャルを最大限に引き出し、空港周辺地域の活性化につなげることを目指す。
- ◆交流・物流の拠点となる阿蘇くまもと空港や益城熊本空港 I C を最大限に活用し、広域的・長期的視点から、当地域の再生・発展に向けた将来像やデザインなどを示す。
- ◆県と市町村が密接に意見交換・連携し、このデザイン自体を進化（深化）させつつ、市町村の復興計画との整合を図りながら取組みを進めていくこととする。

● 全体の将来像

特に甚大な被害を受けた「空港周辺地域」のポテンシャルを最大限に活かした **創造的復興** の実現 ⇒ 「熊本地域経済を力強くけん引する地域」
「誰もが安心して便利に暮らせる地域」

地域への投資を呼び込む3つの視点

- ① 民間活力
- ② イノベーション
- ③ 柔軟な制度運用

● 目指す姿

空 港 創造的復興のシンボル・起爆剤

- 九州中央に位置する阿蘇くまもと空港の創造的復興による交流人口増大
- 渋滞や待ち時間が少ない、スムーズな空港アクセスの実現
- 九州の安全安心を支える広域防災拠点の実現

● 空港ターミナルビルの創造的な復興・機能強化

（例）・コンセッション方式の導入による国内線・国際線ターミナルの一体的整備・耐震化

● 阿蘇くまもと空港の更なるネットワーク拡大

● 阿蘇くまもと空港へのアクセス改善

（例）・市内中心部とのアクセスの定時性・速達性の確保に向けたソフト・ハード対策（東バイパス交差点の立体化・鉄道軌道の検討等）

● 広域防災拠点としての機能強化

産業・くらしに波及
空港の活性化を

● 目指す姿

産 業 新たな産業や雇用の創出

- 柔軟な制度運用による農商工連携・6次産業化の促進や地域資源を活用した新事業の展開
- ICT等の活用による時流を捉えた新たな産業の創造
- 空港や I C、阿蘇の玄関口としての利点を活かした観光産業の振興・発展

- 立地特性を活かした産業の集積
- ICT、IoTを活用した新たなサービスの展開
- 観光産業の振興・発展

くらし 住みたい、暮らしやすい地域の実現

- 災害に強く、安全安心なまちの実現
- 利便性が高く、生活しやすいまちづくり

- 住民サービスの向上及び高質な生活空間の整備
- 交通の利便性向上
- 医療福祉の充実

3. コンセプション方式の導入



① コンセッション方式の導入に至った経緯

○熊本県議会12月定例会本会議（平成28年12月6日）

・被災した阿蘇くまもと空港について、創造的復興のシンボルとして、十分な耐震性を有し、国内線と国際線が一体となったターミナルビルを新たに建設することが必要と判断。

・その実現のため、民間が持つ専門性、ノウハウ、資金を最大限に活用することが必要と考え、新たなターミナルビルの建設に当たり設計の段階から、「コンセッション方式」の導入を目指す。

○国への要望（平成28年12月13日）

・石井国土交通大臣に「阿蘇くまもと空港へのコンセッション方式の導入」について要望。

○安倍首相のコメント（第193回通常国会(平成29年1月20日)）

今後、熊本空港ターミナルビルの再建、更には「復興のシンボル」である熊本城天守閣の早期復旧を、国として全力で支援してまいります。

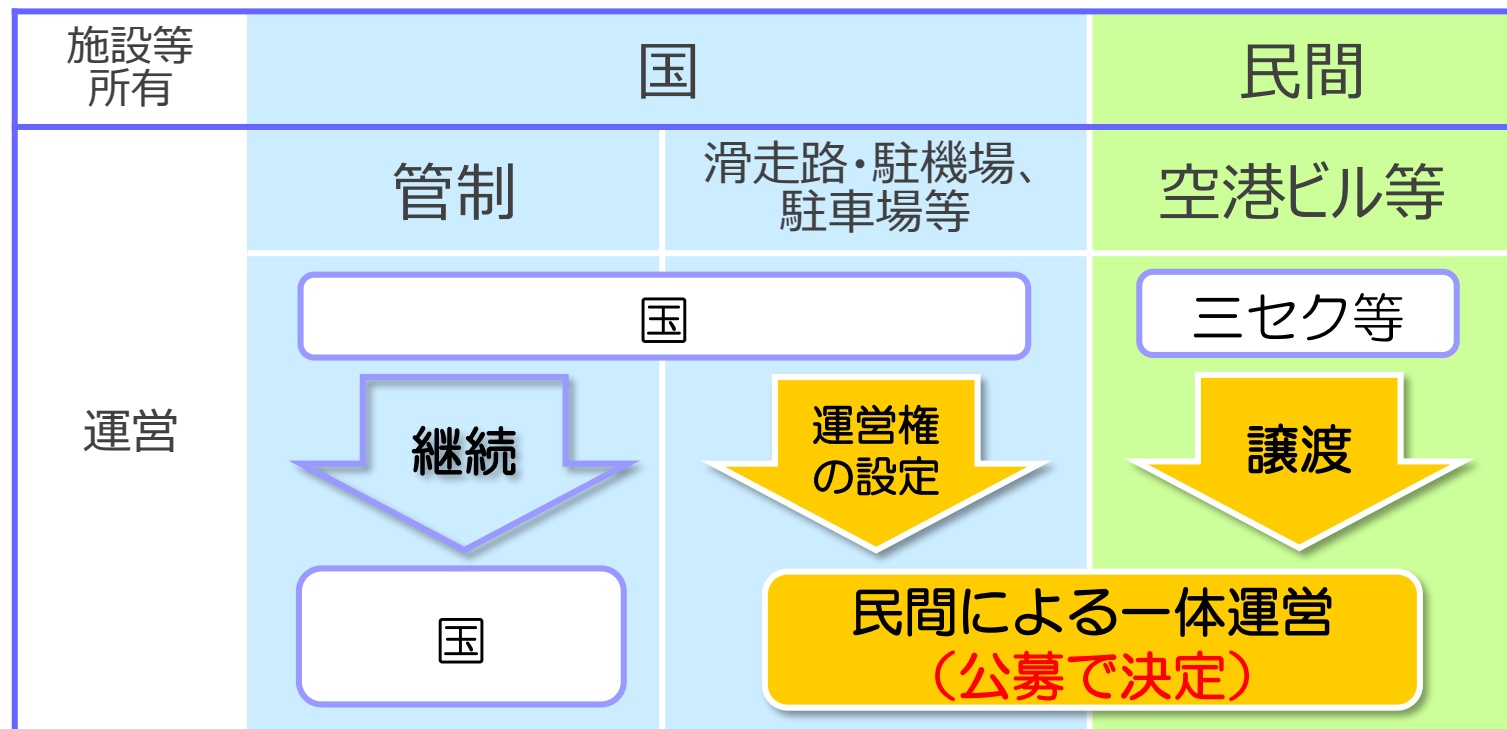


3. コンセッション方式の導入

② コンセッション方式の目的・概要

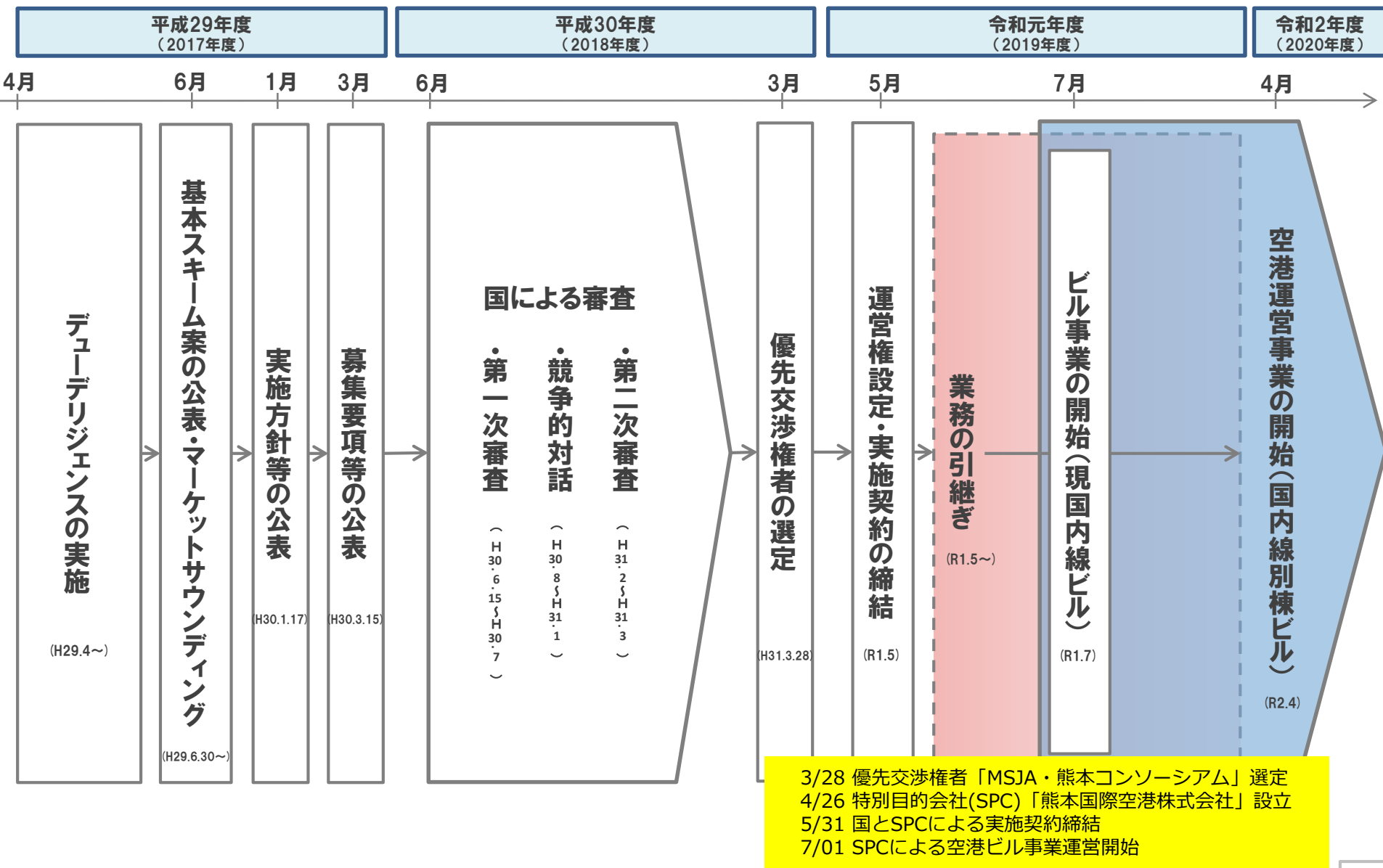
民活空港運営法に基づき民間による一体経営を実現し、着陸料等の柔軟な設定等を通じた航空ネットワークの充実、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る。

- ◆ 国が土地等の所有権を留保しつつ民間に運営権を設定し、航空系事業(滑走路・駐機場等)と非航空系事業(空港ビル・駐車場等)を一体経営【= 民間委託】
- ◆ 管制は引き続き国が運営。



3. コンセプション方式の導入

③ 民間委託に向けた想定スケジュール



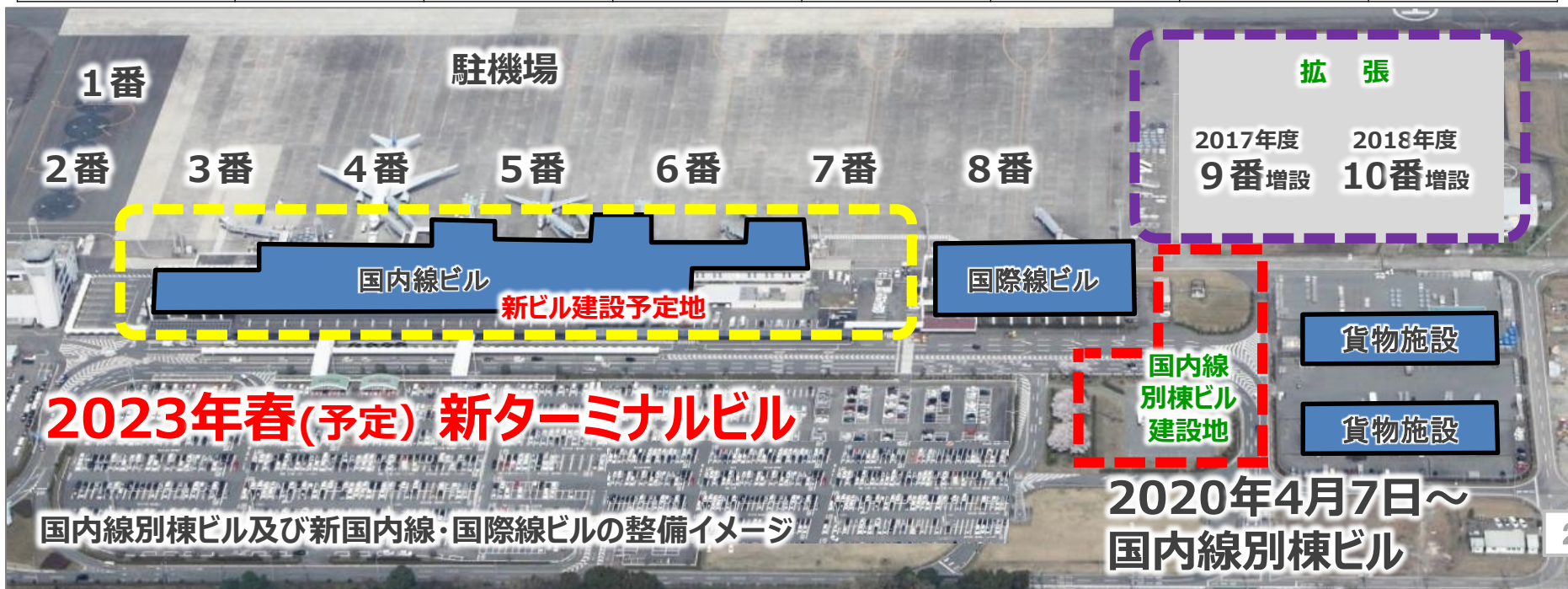
3. コンセプション方式の導入

④ ターミナル地域再編の想定スケジュール・整備イメージ

ラグビーワールドカップ／世界女子ハンドボール

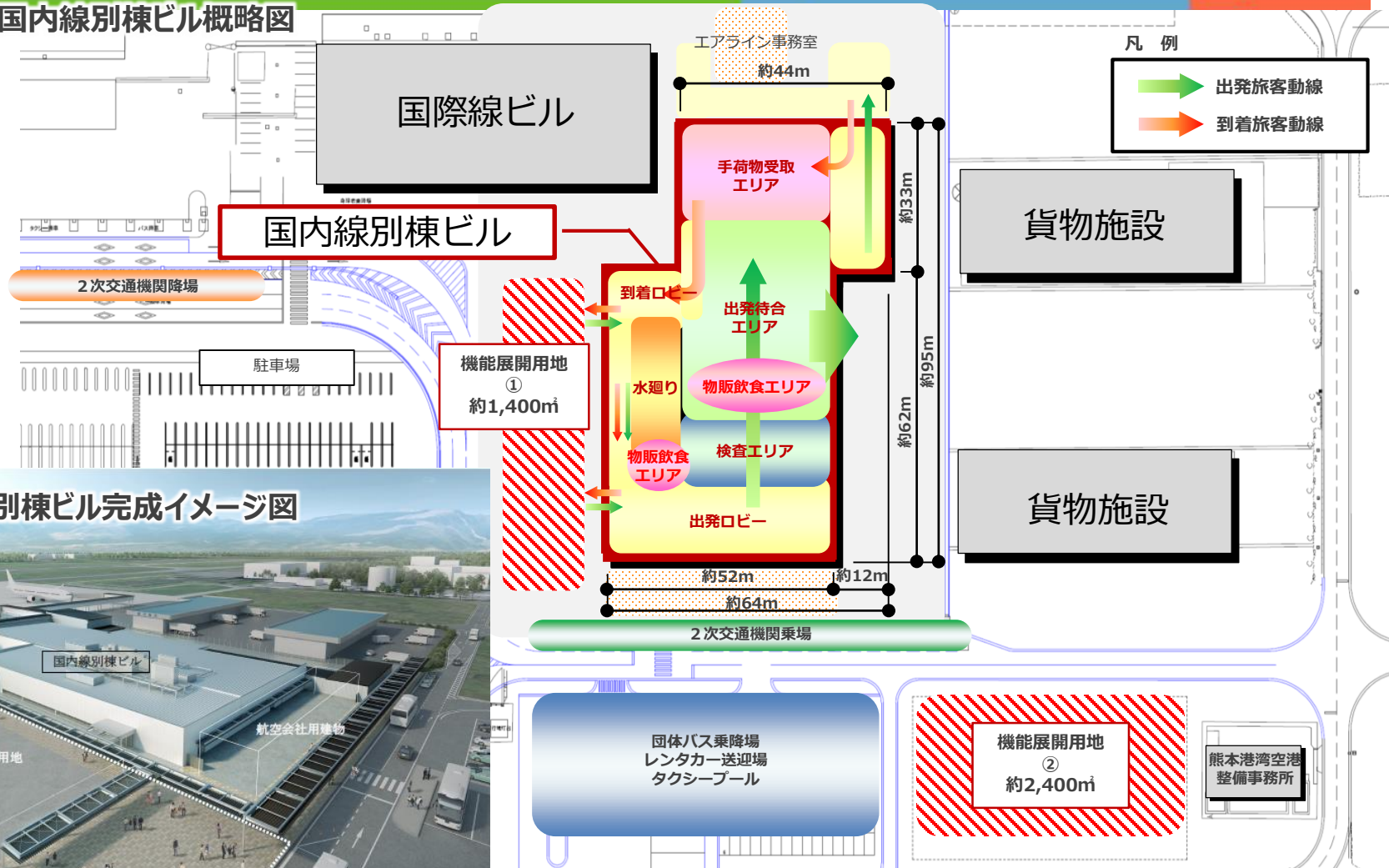
東京オリンピック／パラリンピック

年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
現国内線ビル	運用 (空港ビル(株) → 新会社)			解体 (新会社)			
国内線別棟ビル	設計 (国)	工事 (国)		運用 (新会社)			
新ビル			設計 (新会社)	工事 (新会社)			運用 (新会社)



⑤ 熊本空港国内線別棟ビル（概略図）

(1)国内線別棟ビル概略図



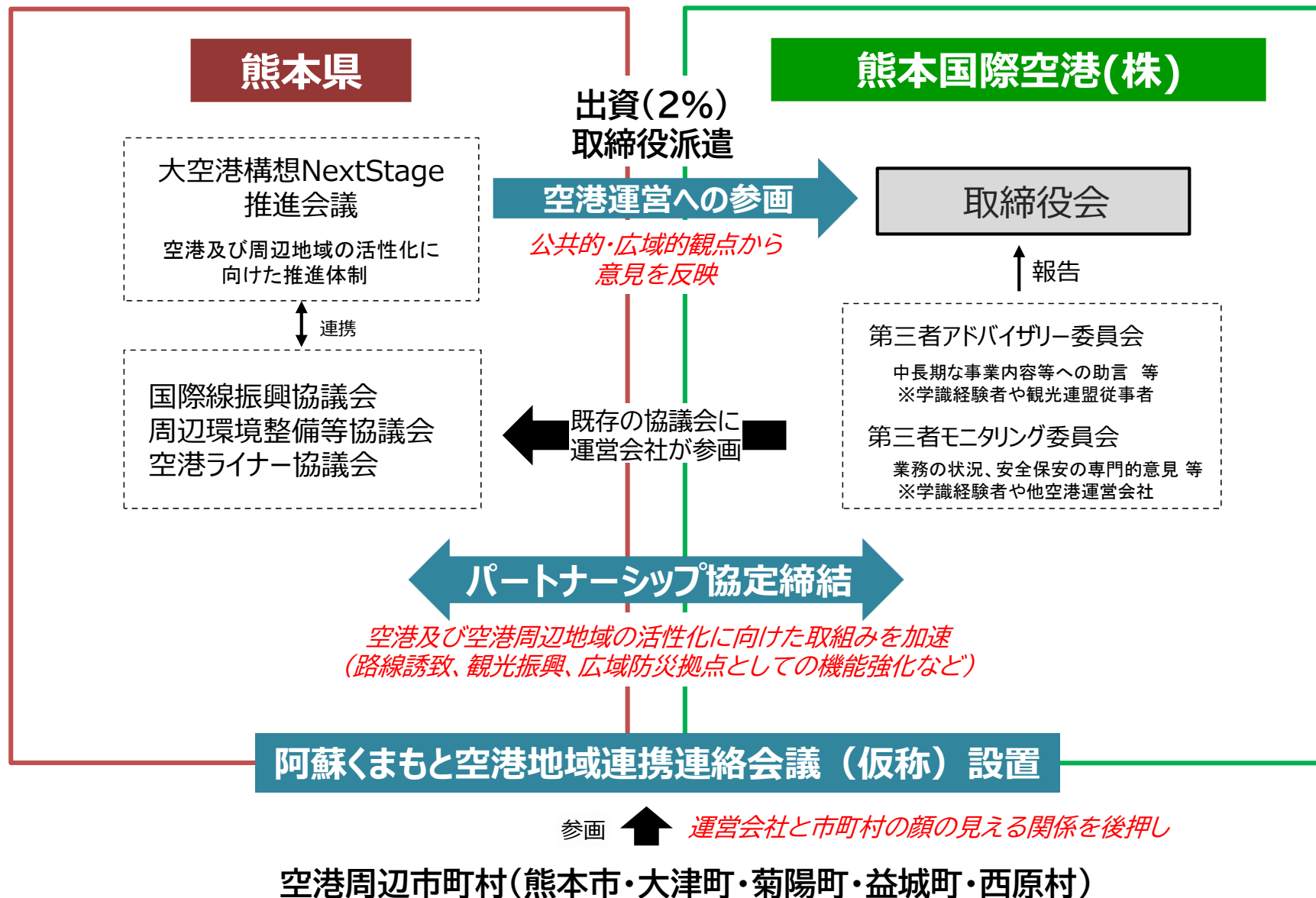
(2)国内線別棟ビル完成イメージ図



※イメージ図のため、実際の整備内容とは異なる部分あり。
上記の機能展開用地にサテライトビルが整備される予定。

(国内線別棟ビルは2020年4月から3年間運用予定)

⑥ 県・周辺市町村と熊本国際空港(株)との連携体制

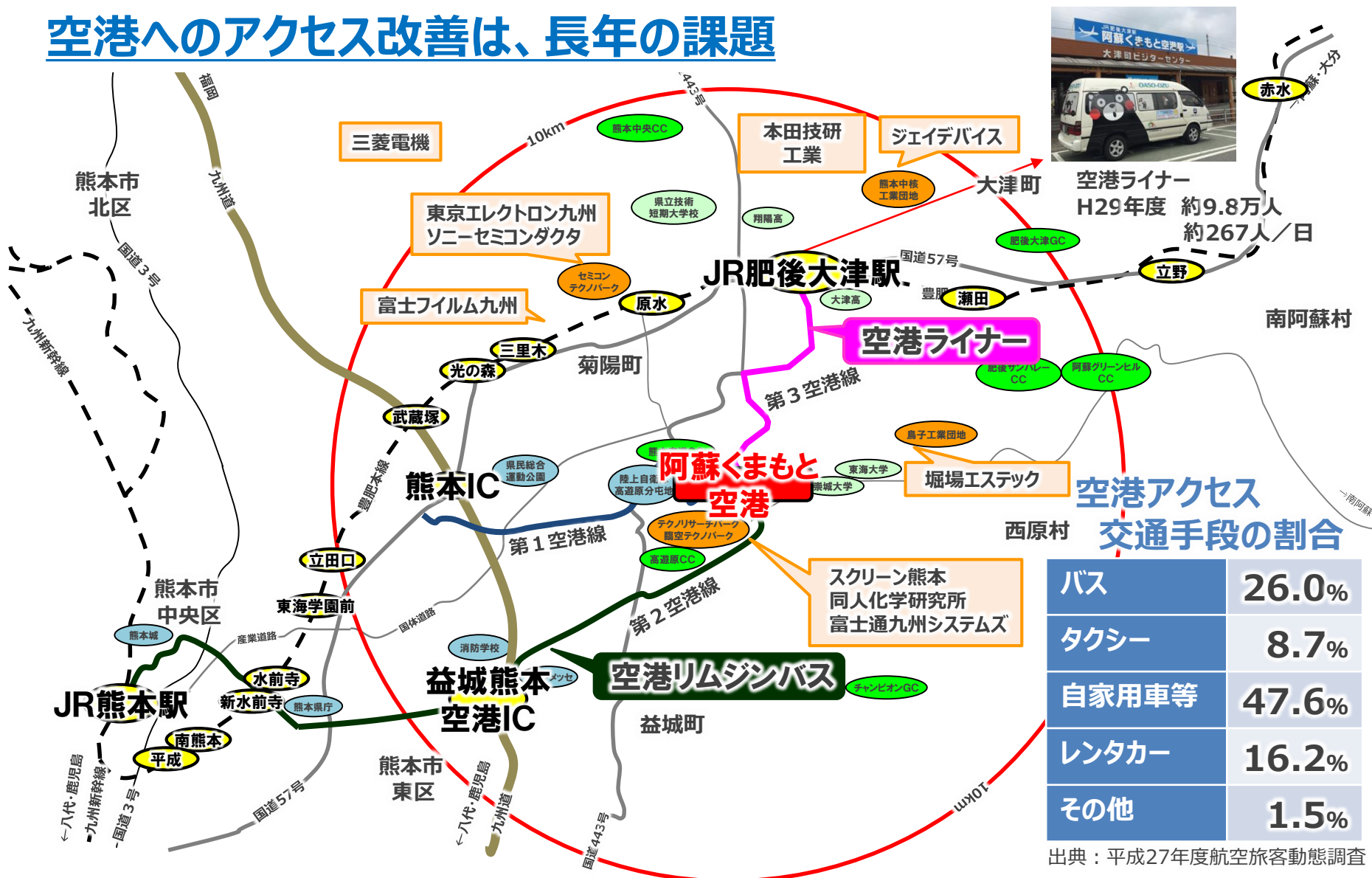


4. 空港アクセス改善



① 阿蘇くまもと空港周辺のアクセス

空港へのアクセス改善は、長年の課題



3. 空港アクセス改善

② 主要駅から空港までのアクセス

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	バス等	自家用車	結節	備考
福岡	2,137	博多駅	5km	5分(260円)		20分	鉄道	
鹿児島	524	鹿児島中央駅	42km		46分(1250円)	39分	高速	
熊本	334	熊本城 (交通センター)	18km		50分(730円)	40分		
		熊本駅	19km	50分(460円)	60分(800円)	45分		電車はＪＲと空港ライナーの時間
仙台	311	仙台駅	25km	25分(650円)		35分	鉄道	電車快速17分
長崎	311	長崎駅	40km		43分(900円)	35分	高速	
宮崎	303	宮崎駅	6km	10分(350円)	25分	20分	鉄道	
広島	267	広島駅	49km		45分(1340円)	50分	高速	都市高速の延伸による時間短縮を予定
高松	181	高松駅	16km		40分(760円)	30分		

※コンセプション導入又は予定空港（白）、九州内の空港（オレンジ）を掲載（福岡は両方）。

※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60～100分を要することもあり、定時性に乏しい。

3. 空港アクセス改善

③ 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）

脆弱な空港アクセス

- 旅客数300万人以上の空港で、鉄軌道の未整備は、熊本と鹿児島（高速IC隣接）のみ
- 自家用車利用：47.6%
- 主な公共交通は、リムジンバス

直面している問題

- 空港アクセス関連
 - ・「定時性・速達性の確保」困難
朝夕のラッシュ時等におけるリムジンバスの遅延が恒常化
 - ・「大量輸送」に課題
リムジンバスで積み残しが発生
- 空港周辺
 - ・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
- 空港周辺・J R 豊肥本線沿線地域の人口増加

【国の施策】

- ・鉄道施設等の都市基盤の整備推進
- ・空港経営改革推進（コンセッション）
- ・広域周遊ネットワークの形成や観光地周辺の渋滞対策等による円滑なアクセスの確保
- ・省エネや地球温暖化対策の推進

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

3. 空港アクセス改善

④ 空港アクセス改善の検討状況

検討経緯

「鉄道延伸」、「モノレールの新設」及び「市電延伸」の3つの交通システムについて、定時性、速達性、大量輸送性、事業費等の比較検討を実施。

<検討の内容>

検討した交通システム	定時性	速達性	大量輸送性	事業費
鉄道 JR豊肥本線の延伸	確保	時間短縮 効果あり	十分な輸送力あり	330億～380億円
モノレール 空港と熊本駅を結ぶ路線の新設	確保	時間短縮 効果あり	十分な輸送力あり	2,500億～2,600億円
市電 健軍電停から空港への延伸	確保	バスより 時間を要する	他と比較して劣る	210億～230億円

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に検討を進めた結果、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、併せて、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結論。

3. 空港アクセス改善

⑤ 空港アクセス改善の検討状況

空港アクセス鉄道整備に関する基本的方向性について、JR九州との主な同意内容（H31.2.20）

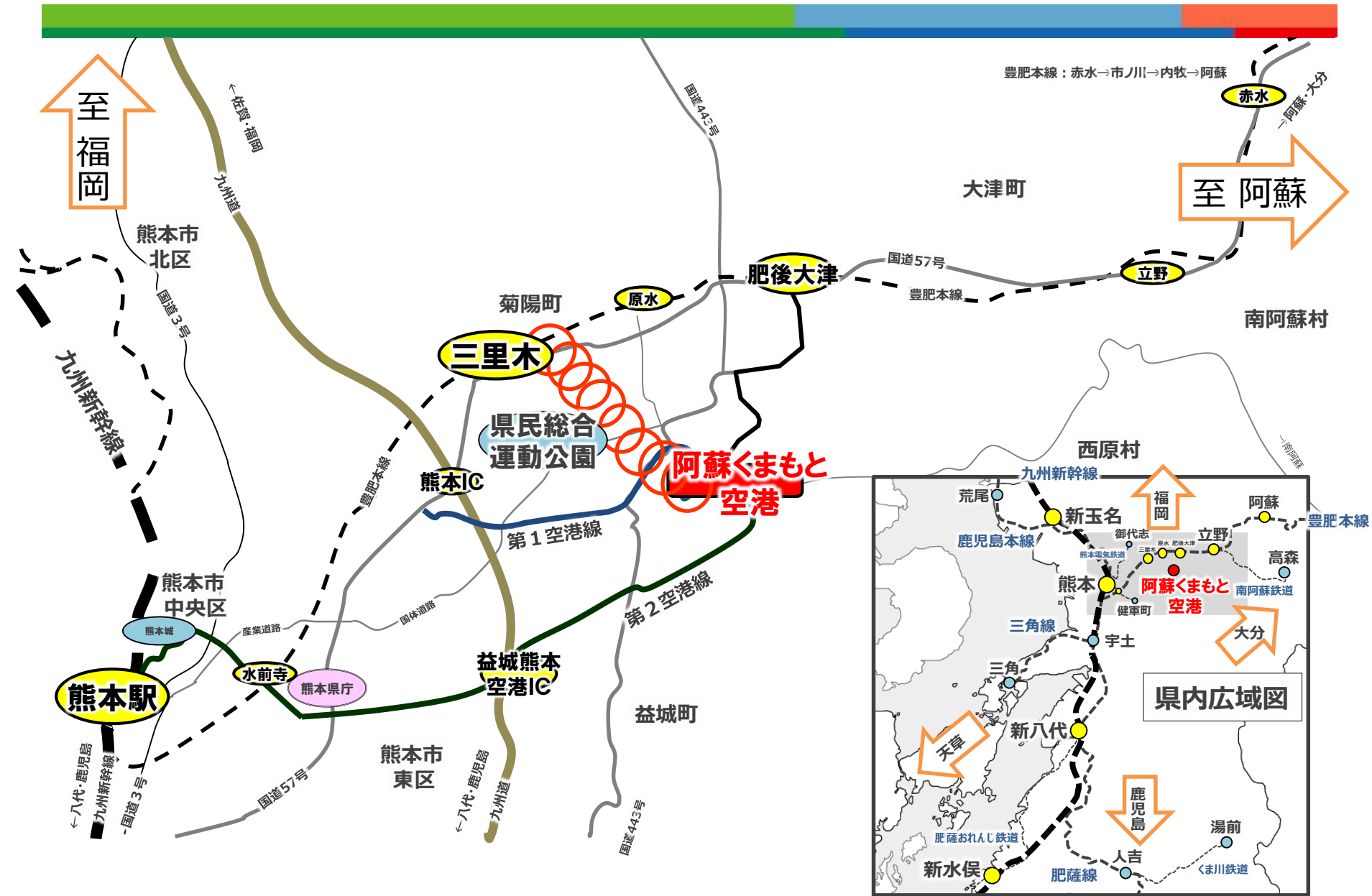
ルート	JR豊肥本線「 <u>三里木駅</u> 」からの分岐ルート ※ただし、肥後大津・阿蘇方面の豊肥本線利用者の利便性維持のため、アクセス鉄道の豊肥本線への乗入れはしない。豊肥本線への乗入れを検討する場合は、負担等の一切を県が負う。
事業スキーム	県が中心に設立する <u>第3セクターが鉄道施設を整備して所有し、運行はJR九州へ委託する。</u>
事業費	<u>アクセス鉄道の開通後、JR九州は既存路線増益効果の一部を第3セクターに支出する。その支出総額は整備費の1/3を上限とする。</u>

今後、この方向性の内容を踏まえて、国、JR九州等関係機関との協議を深めるとともに、JR九州との協定締結を視野に、詳細な調査・検討を行い、空港アクセス鉄道の実現に向けた取組みを加速化していく。

3. 空港アクセス改善

24

⑥ 空港アクセス鉄道「三里木」ルート



阿蘇くまもと空港の創造的復興に向けた“道のり”

➤ 2016.4 熊本地震発生

➤ 2016.12 「大空港構想NextStage」策定 空港コンセッション方式の導入決定

➤ 2019.3 新たな運営権者選定

- ・新たな運営権者として「MSJA・熊本コンソーシアム」（代表企業：三井不動産(株)）が選定
- ・2019.4に「熊本国際空港(株)【特別目的会社】」が設立

➤ 2020.4 民間委託スタート 国内線別棟ビル運用スタート (4/7~)



➤ 2023.春 国内線と国際線が一体となった新ターミナルビル完成

➤ 20xx 空港アクセス鉄道開業

ご清聴ありがとうございました

