

阿蘇くまもと空港について

【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 9バース（大型ジェット機用×6、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

阿蘇くまもと空港の利用者数の推移

(単位：人)

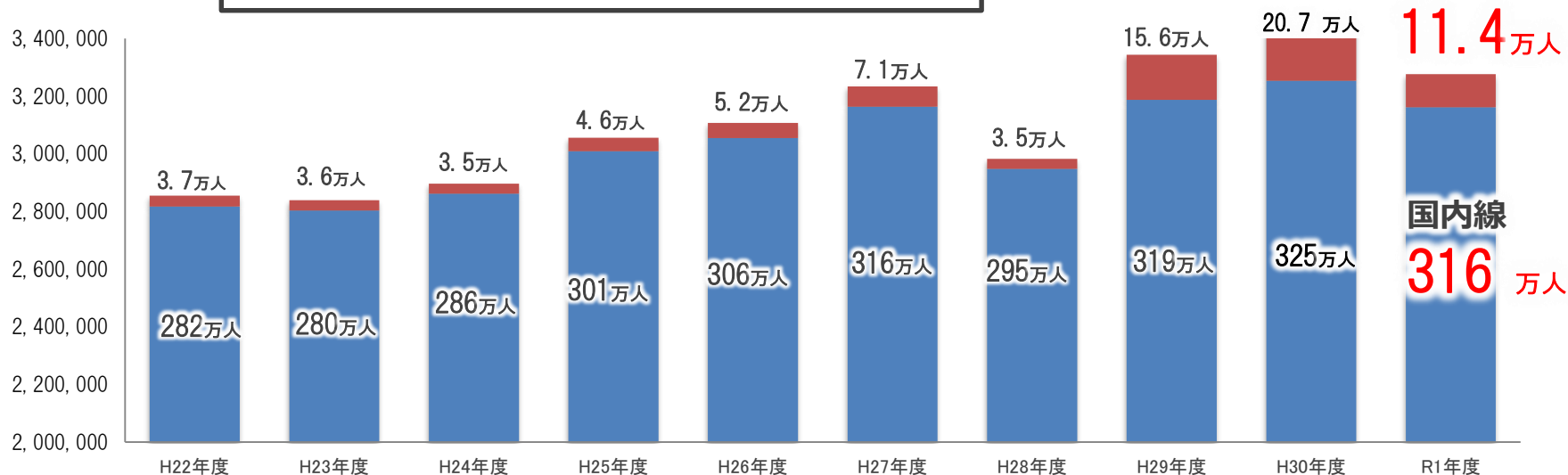
	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度
国内線	2,817,731	2,803,833	2,861,661	3,009,739	3,055,112	3,163,477	2,947,589	3,187,803	3,254,131	3,162,141
国際線	37,159	35,661	34,711	45,826	51,806	70,567	34,609	156,161	206,699	114,240
合計	2,854,890	2,839,494	2,896,372	3,055,565	3,106,918	3,234,044	2,982,198	3,343,964	3,460,830	3,276,381

国土交通省 空港管理状況調査

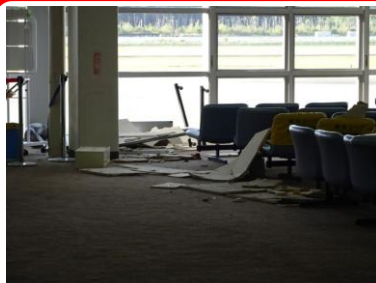
令和1年度利用者 **327**万人

(前年度比▲5.5%)

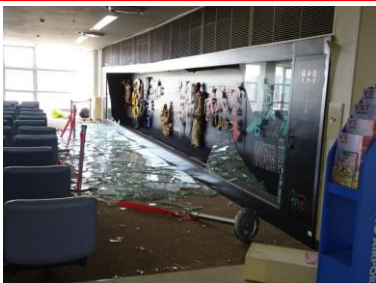
国内線：前年度比▲2.8% 国際線：前年度比▲45%



阿蘇くまもと空港の地震被害



天井落下



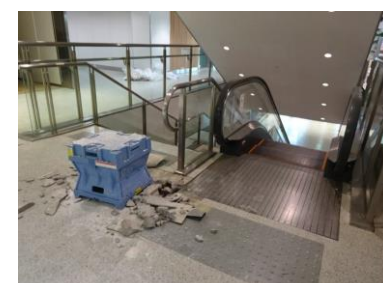
展示ガラス破損



壁破損

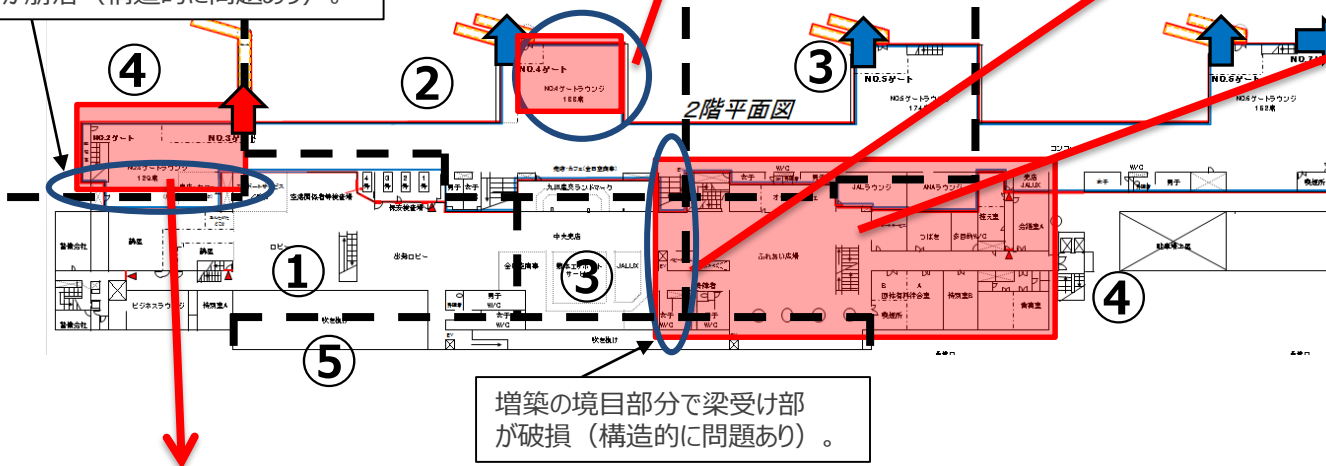


増築部取り合い躯体破損
段差発生 (10cm程度ずれ)



床破損

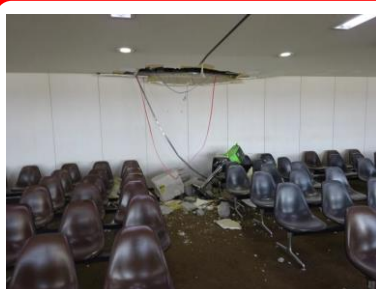
増築の境目部分で梁受け部が崩落 (構造的に問題あり)。



※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**

- 利用可能搭乗口
- 利用不可搭乗口
- 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

平成28年熊本地震からの復旧・復興に向けて

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≫

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。



大空港構想Next Stage (熊本都市圏東部地域グランドデザイン) 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 ⇒ 「熊本県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

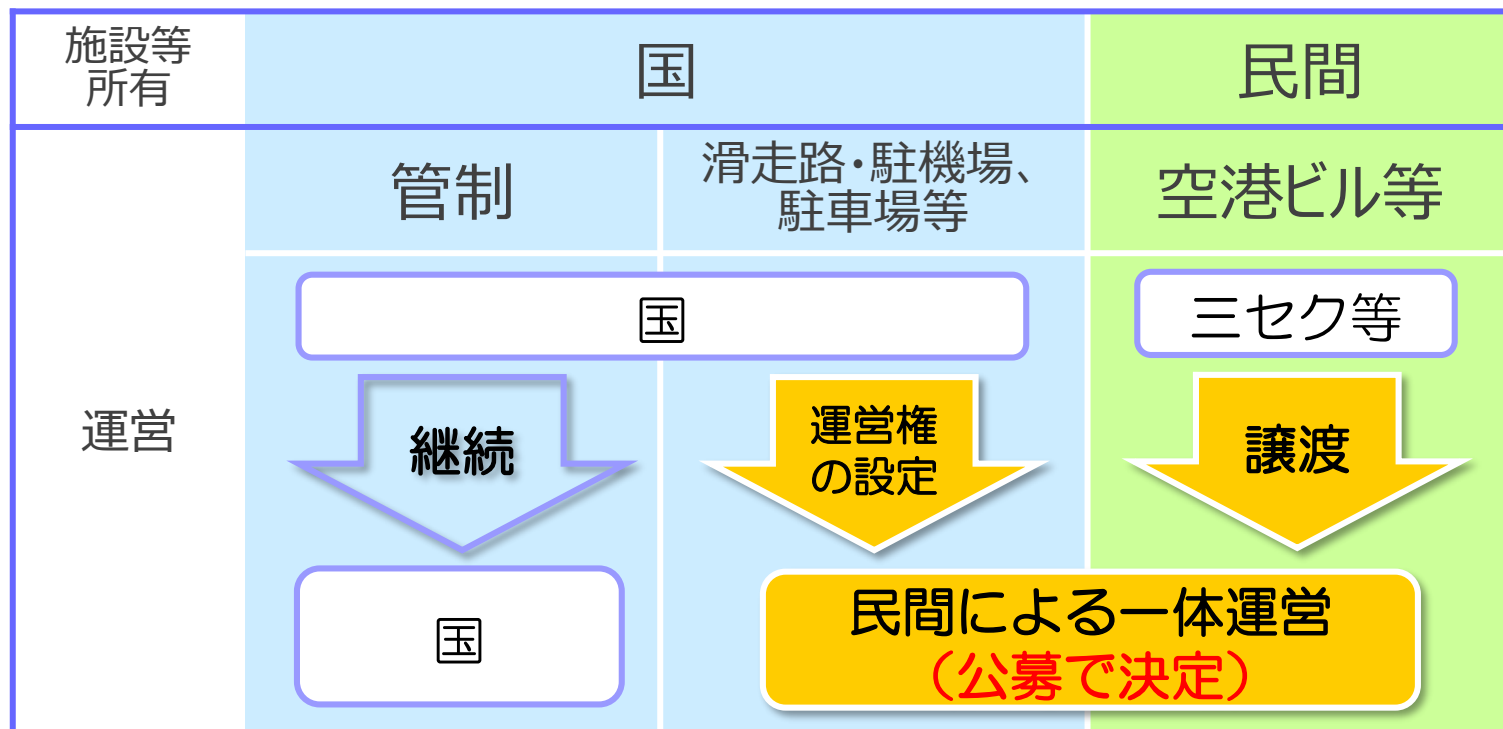
- ▶ 災害に強く、安全安心なまちの実現
- ▶ 利便性が高く、生活しやすいまちづくり

- 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

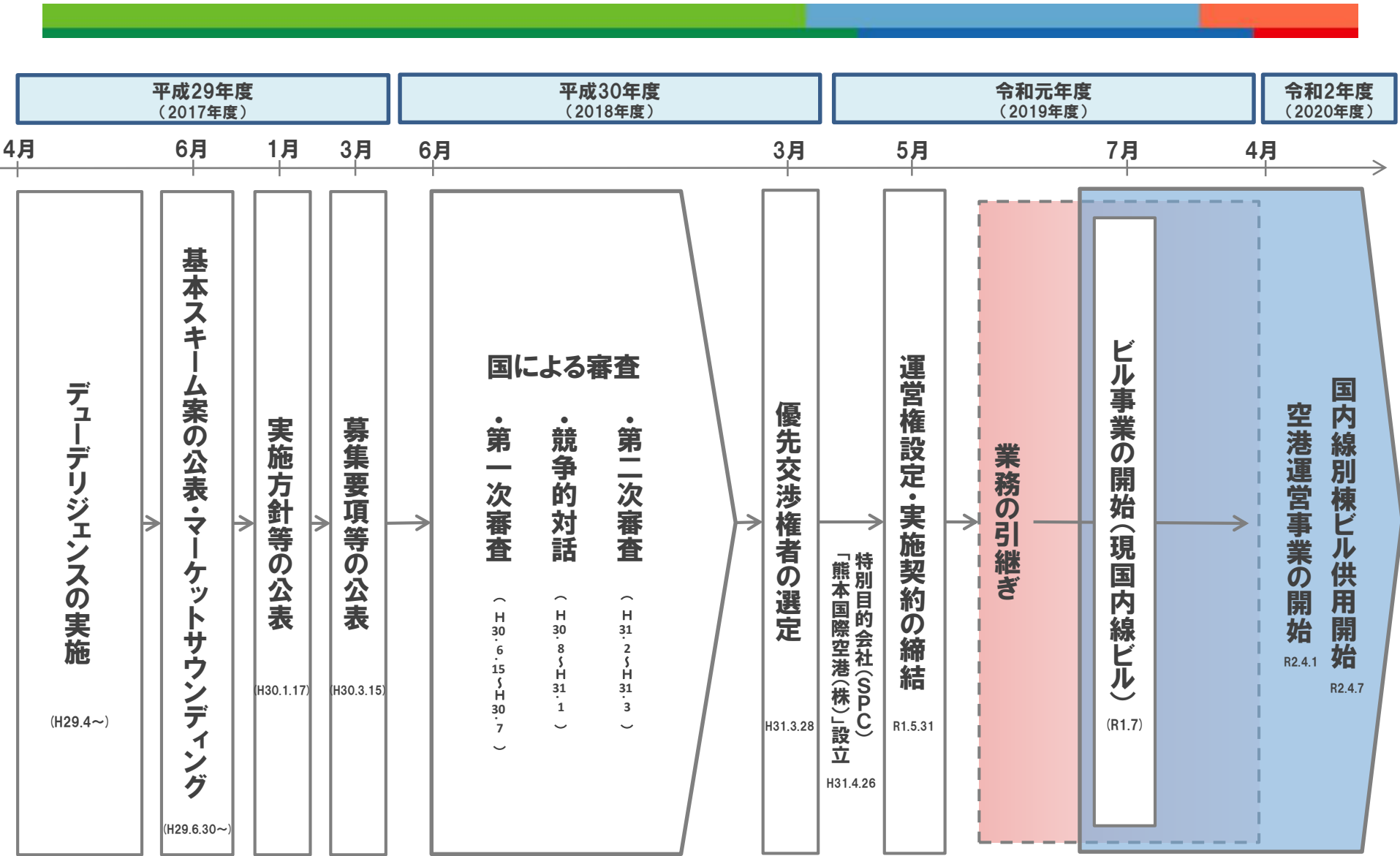
コンセッション方式の導入

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。



阿蘇くまもと空港の民間委託に向けた想定スケジュール



熊本空港特定運営事業等募集要項等に掲載された主な項目

事業内容に関する事項 国内線・国際線一体化ビルの建設（平成34年度中の供用開始を前提）
国内線別棟ビル施設は国が整備（平成31年末頃を予定）

事業期間	当初33年＋オプション延長15年以内（＋不可抗力延長10年以内）
事業方式 ※独立採算型PFI事業	滑走路・駐車場事業：運営権の設定 ターミナルビル事業：空ビル会社の株式譲渡
要求水準書(案)の体系	<ul style="list-style-type: none"> ・ 保安管理 ・ 環境対策 ・ 地域との共生 ・ 空港の利用促進 ・ 大空港構想Next Stageの実現への協力 ・ 新ビル施設整備（耐震化含む）等
運営権者が支払う運営権対価等の項目	熊本空港ビル(株)株式取得対価、動産取得対価、別棟ビル施設取得対価、運営権対価 等

民間事業者の募集及び選定に関する事項 優先交渉権者の選定手順及び選定方法

審査委員会の設置	加藤一誠委員長（慶應義塾大学商学部教授）他7人で構成
第1次審査 ⇒ 競争的対話 ⇒ 第2次審査 ⇒ 審査結果の公表 ⇒ 基本協定の締結 ※競争的対話（第1次審査を通過した第2次審査参加者と国、関係自治体、関係事業者との意見交換が行われる）	

事業の適正かつ確実な実施の確保に関する事項

関係地方公共団体との連携 ※連携策は公募における条件ではなく、公募手続終了後に協議 （連携案）①運営権者が設置するアドバイザリーボード（経営諮問会議）等への参画 ②10%以下の出資・役員の派遣 ③その他

熊本空港ターミナル地域再編の想定スケジュール・整備イメージ

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	ラグビーワールドカップ/世界女子ハンドボール 運用 (空港ビル(株) → 熊本国際空港(株))			東京オリンピック/パラリンピック 解体 (熊本国際空港(株))			
国内線別棟ビル		設計・工事 (国)		運用 (熊本国際空港(株))			
新ビル			設計・工事 (熊本国際空港(株))				運用



阿蘇くまもと空港国内線別棟ビル（概略図）



県・周辺市町村と熊本国際空港(株)との連携体制

