令和6年度　空港対策特別委員会　行政視察報告書

1. 視察日程

令和6年11月13日（水）～11月14日（木）

2. 視察先及び視察内容

（1）阿蘇くまもと空港

地域連携と新ターミナルビルについて

（2）熊本県庁

「新大空港構想」における企業誘致施策について

3. 参加者

委 員 長　宇都宮高明

副委員長　神﨑　利一

委　　員　小高　夕佳　葛生　孝浩　藤﨑　勇一

鳥海　直樹　神﨑　勝　荒木　博

海保　茂喜　伊藤　竹夫　上田　信博

4. 視察の概要

■令和６年11月13日（水）午後1時30分～

【 阿蘇くまもと空港 ＊ 地域連携と新ターミナルビルについて 】

空港概要

○ 運営会社　熊本国際空港株式会社

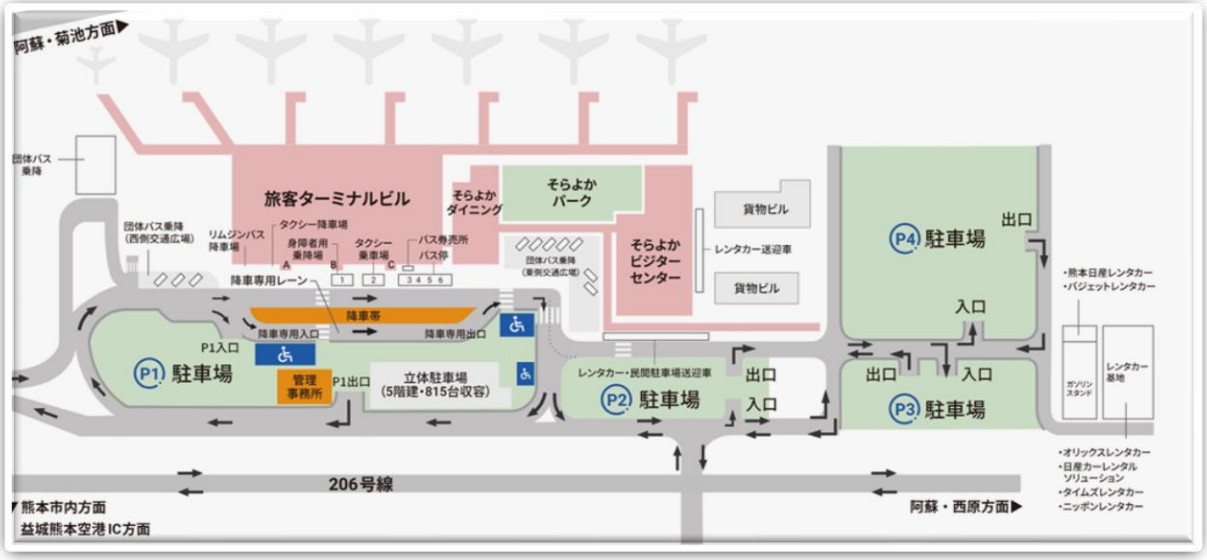
○ 運用時間　7時30分 ～ 21時30分

○ 空港面積　約178ha

○ 滑 走 路　長さ3,000m × 45m

○ 旅客ターミナルビル　16.2万㎡

○ 貨物ターミナルビル　約4.4万㎡



阿蘇くまもと空港　全体マップ

沿革

昭和46年　熊本空港開港、国内線ターミナルビル供用開始
昭和58年　国際線ターミナルビル供用開始
昭和63年　貨物ビル供用開始
平成28年　熊本地震（被災）
令和　2年　熊本国際空港株式会社による空港運営開始
令和　5年　新旅客ターミナルビル供用開始
令和　6年　地域連携スペース『そらよかエリア』オープン

新旅客ターミナルビル　令和5年3月23日開業

阿蘇小国杉を使用した天井パネル

〇平成28年の熊本地震により被災した熊本空港を創造的復興のシンボルとして、国内線と国際線が一体となった旅客ターミナルビルを建設。
〇ターミナルビル内の天井やテーブル、いす等には、熊本県産の木材を多く使用。

国内初の滞在型ゲートラウンジ

国内線・国際線一体のゲートラウンジ

〇クリーンエリア（保安検査を受けた先のエリア）について、搭乗直前まで時間を気にせずに買い物や食事をすることができる「滞在型ゲートラウンジ」を国内で初めて導入。

（国際線）免税店が並ぶ搭乗待合エリア

〇ゲートラウンジは、国内線・国際線供用となっており、国際線利用客は免税店と両方利用することができる。また、特徴として搭乗口の待合エリアが免税店になっている。

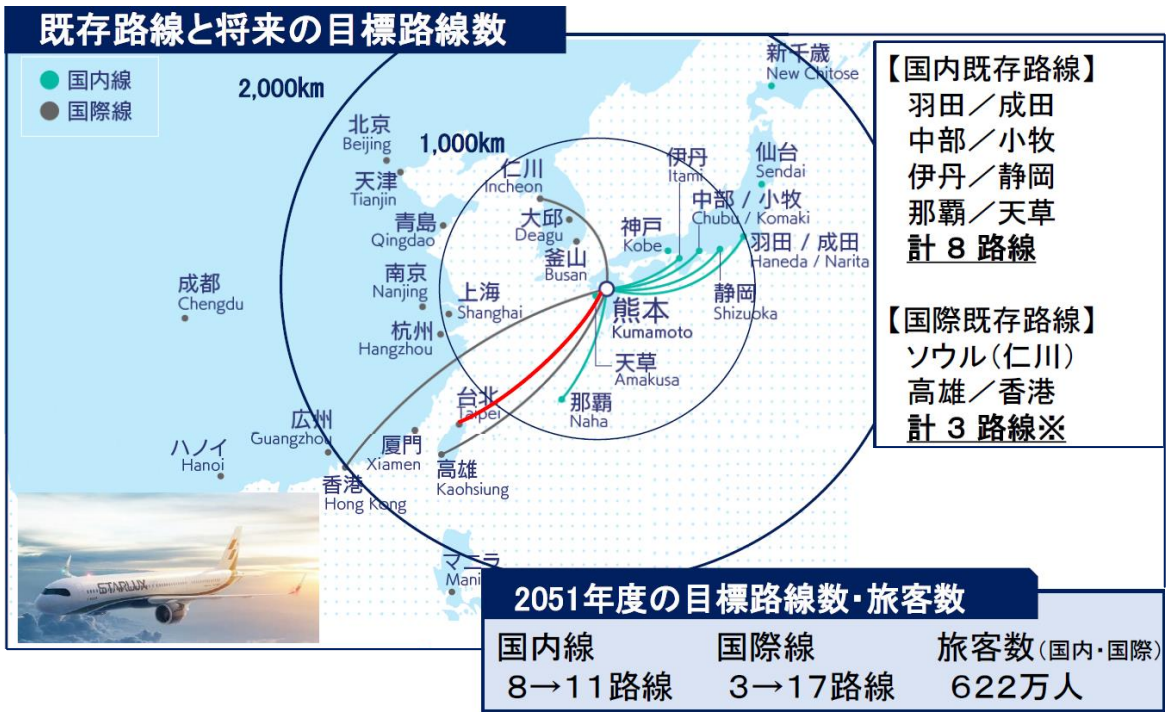
そらよかエリア　令和6年10月26日オープン

「くまもん」のモニュメント

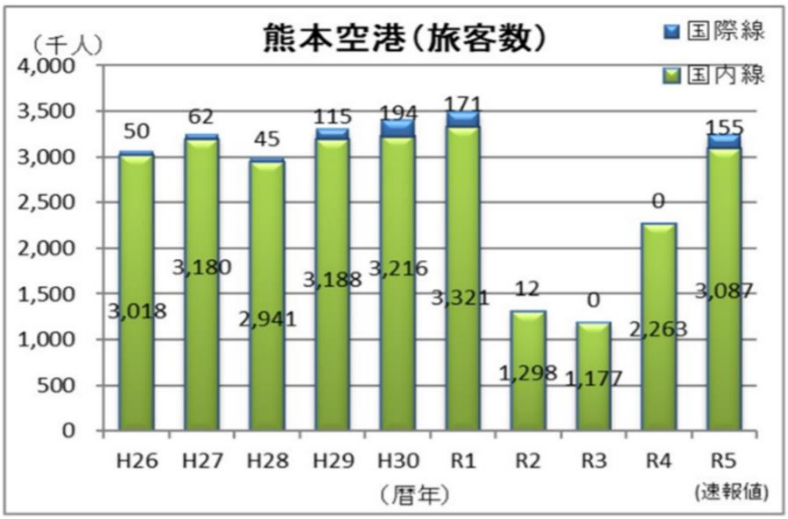
〇地域にひらかれた空港～「訪れる全ての人が楽しめる空港」の実現を目指し、週末を中心に就航地域のPRイベントや熊本県のアウトバウンド（発信）を促進するイベントを開催。

○仮設ターミナルを利用した『そらよかビジターセンター』では、修学旅行や地域の児童生徒が SDGsを実践的に学ぶことができる教育専門施設となっている。

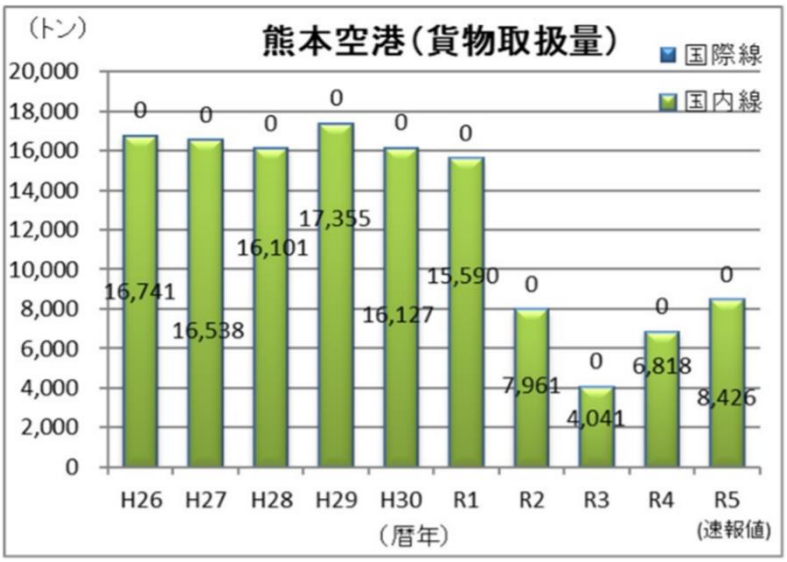
そらよかビジターセンター



◇ 旅客数の推移



◇ 貨物取扱量の推移



質 疑

問 空港周辺自治体との連携について、これまで実施した取組は。

答 空港周辺には、1市3町1村があり各自治体のイベントポスターを空港内の掲示板に無料で掲示している。また、公共交通会議などの各審議会の委員にもなっている。そのほか、各議会の議員と「空港活用の意見交換会」を毎年開催している。

問 「そらよかエリア」を活用した地域連携の内容は。

答 週末を中心に、旅行客や地域の方が喜んでもらえるよう、周辺自治体の特産品の販売や地域のイベントを開催している。催事費用については、空港会社から自治体に依頼し開催していることから、空港会社で費用を負担している。

問 周辺住民や観光客など、空港利用客ではない方も空港に足を運んでもらうための工夫は。

答 航空機のコックピット間近まで寄ることができるよう、滑走路側にせり出す花道型の展望デッキが観光客に人気である。また、九州初出店の飲食店を誘致し、周辺住民にも喜んでもらえている。

問 災害時における地域との協定などはあるのか。

答 現在、協定の締結には至っていないが、空港内にある陸上自衛隊（高遊原分屯地）と熊本県の三者で、災害協定の締結に向けて協議しているところである。

問 熊本地震の経験を生かした施設機能や設備、構造などは。

答 空港内建物を制振構造としており、国の基準基準値である1．25を大きく上回る1．5としている。また、通常は建物内や屋上に設置する機械室を、ターミナルビル外に平置き設置することで、仮に災害が発生しても被害が最小限に済むような配置としている。

委員所感

◈ 神﨑　利一　副委員長 ◈

阿蘇くまもと空港は、訪れる人も、働く人も、笑顔になれる、世界でいちばん居心地のいい空港になることをビジョンとしています。

空港の運用時間は、7時30分から21時30分までであり、内陸空港であるため、運用時間の延長が難しいとのことでありました。視察の際、熊本空港会社から、「成田空港は、どのように運用時間を延長することができたのか」と、質問される場面もありました。

現在は、国内8路線、国際線3路線だが、2051 年度の目標は8～11路線、国際線は3～17路線、旅客数は622万人を目標としているとのことでした。

空港周辺地域との連携としては、3 町 1 村の議員研修会（60 名）の開催や各自治体の事業への協賛などを行っている。また「訪れる人が楽しめる空港」の実現に向けオープンした『そらよかエリア』では、空港周辺地域のイベントや特産品の販売などを行っており、地域住民や観光客などの空港利用客以外にも、楽しむための取組として、そらよかエリアの中央に位置する『そらよかパーク』には、くまもんのモニュメントやイベントゾーン、陶板レリーフ、展望デッキへの大階段などを開放し、また災害時に使用することができるかまどベンチも設置されていました。

ターミナルビル内には、熊本県の山鹿や阿蘇の木材を有効に利用されており、また保安検査を抜けた先には、土産屋や飲食店が25店舗並んでおり、グルメやショッピングが搭乗間際までエリア内で満喫することができるのが印象的でした。

熊本県は台湾の半導体製造の企業の進出により、大きな転換期を迎えており、関連企業の進出もあり人口の増加に加え、バブル期を思わせる景気の勢いがあることから、空港も空港周辺もさらに発展していくことが予想されることから、今後の展開に注目していきたいと思います。

◈ 藤﨑　勇一　委員 ◈

熊本県では、熊本空港を熊本地震からの創造的復興のシンボルとしており、そのポイントの一つ目として、空港周辺地域のポテンシャルを最大限に生かした創造的復興の実現を図る、二点目として、熊本県経済を力強くけん引する地域となる取組みを進めるとともに、誰もが安心して便利に暮らせる地域の実現を図ることを目的に、平成 28 年度に「大空港構想 Next Stage」を策定しました。

その主な成果として、空港から各都市を結ぶリムジンバスである「空港ライナー7」の本格運行、阿蘇へのアクセスルートの回復、熊本県総合防災航空センターの整備、空港周辺地域への企業誘致、震災ミュージアムの整備、土地区画整理事業などが着々と進められています。

そして、同構想を受け、熊本空港は、それまで国が管理する空港としていたものを、熊本国際空港株式会社が 2020 年 4 月から、「阿蘇くまもと空港」の航空管制を除く運営業務を行うこととなっています。お客さまへの安全・安心の提供を第一とし、繰り返し起こる大地震にも耐えうる構造で、地震に強く、非常時でも電気・水道・通信などのライフラインを確保するとともに、空港利用者の利便性を高めるために、国内線と国際線のターミナル機能を一体化し、2 次交通との接続をスムーズにし、待ち時間の少ない『ファストトラベル』を推進するスマートレーンなどの最新機器を導入した新しいターミナルビルの供用を開始しました。

ターミナルビル隣接地に整備した『そらよかエリア』には、「地域にひらかれた広場（約 3,000 ㎡：モニュメント・シンボルツリー・かまどベンチ・展望デッキにつながる階段等）」、今後整備予定の「商業ゾーン（施設規模約 1,200 ㎡）」により、空港周辺のにぎわい創出や交流人口拡大にも取り組んでいました。

成田国際空港においても、今後の航空需要の増加を見据え、成田空港の更なる機能強化が着々と進められており、旅客ターミナルの集約や新貨物地区の整備、空港アクセスの改善、地域との一体的な発展といった「新しい成田空港」構想の検討が進められています。

本市においても成田空港の更なる機能強化を最大の地方創生と捉え、都市機能や住環境、新たな都市基盤整備（不動ケ岡地区の区画整理事業など）を積極的に推進しています。また、空港への鉄道アクセスの向上に向けた関係機関との協議や、空港周辺における主要幹線道路の整備を推進していくことで、空港周辺地域の発展と利便性の向上を図るとしています。

今後も、成田空港の機能充実と、地域との共生の推進に向けた課題について協議することを目的とした成田空港に関する四者協議会の中で、「新しい成田空港」構想の早期実現に向けての議論や関係機関との連携を密にして取組に期待したいと考えます。

◈ 神﨑 勝 委員 ◈

阿蘇くまもと空港は、2016年に発生した熊本地震を契機に、熊本特定運営事業等（熊本空港コンセッション）において、熊本地震からの創造的復興のシンボルとして、新たな空港ターミナルを整備することになりました。

空港運営会社として、2019年に、三井不動産、九州電力、双日株式会社、日本空港ビルディングなどの12社で構成する熊本国際空港株式会社が設立されました。

2020年には、1971年より運用していた旧ターミナルビルは31年の歴史に幕を下ろし、新しいターミナルビルを整備するため移転しました。

阿蘇くまもと空港の概要としては、運用時間は、7時30分から21時30分までの14時間の運用されており、国際線では週23便で、韓国線の新規就航週に3便が追加され、利用者は23万人となり、週40便を目標とし、国内線の利用客は305万人で、客層はビジネス客が多いとのことですが、本空港の目標総利用者数は328万人を掲げていました。

視察した新ターミナルビルは、搭乗する間際までグルメやショッピングを満喫できるよう 25 店舗が並んでおり、さらに、滑走路にせり出す花道型の展望デッキ、地域に開かれたそらよかパークなどを整備し、遠くには阿蘇山も見ることができ、景色も堪能することもできるなど、空港利用客が楽しめる工夫がされていました。

昨年稼働を開始した、台湾の半導体企業である「TSMC」の影響もあり、台湾や本州などから訪れるお客様も増えているとのことであり、ゴールデンウィークなどは観光客が大変多く、空港隣接の駐車場は満車状態で、駐車場の拡張も予定しているとのことでしたが、グランドスタッフであるハンドリングをはじめとした従業員の確保が課題とのことでした。

地域との連携という点では、夜のイルミネーション点灯式など小学生を対象に開催しているとのことであり、また、空港の活性化や利便性の向上のため、西原町、大津町、菊陽町、南阿蘇町の4町議員で構成される議員研修会を年に1回開催し、意見交換を行っているとのことでした。

さらに、快適な生活ができる街づくりを掲げ、SDGs を推し進め、「訪れる人も、働く人も、笑顔に

なれる、世界でいちばん居心地のいい空港になる」ことを目指していました。
　経済団体からは空港の運用時間の延長を求める声も上がっており、騒音地域の声に寄り添い、今後の騒音対策や補償など、地域の声をどのように結びつけるのかが大切と考えます。

◈ 海保　茂喜　委員 ◈

　熊本県では、熊本地震で被害を受けた阿蘇くまもと空港を創造的復興のシンボルと位置付け、空港の活性化による交流人口の拡大と地域の活性化を目指しています。50年、100年先の熊本の発展を見据えて、新たな運営権者や国等と連携して、県民の利便性の飛躍的向上や交流人口・ビジネス拡大に向けて、全力で取り組んでいます。
　空港コンセッション方式の導入は、国管理空港としては、仙台空港・高松空港・福岡空港などでも導入されていますが、阿蘇くまもと空港のコンセッションは先行事例と異なり、ターミナルビルの設計段階から導入された全国初の取り組みで、民間の知恵と資金が存分に生かされ、十分な耐震性を有する国内線と国際線を一体となった新しいターミナルビルが建設されました。
　阿蘇くまもと空港の大きな課題に交通アクセスがあります。熊本駅・市街地から空港リムジンバスを利用すると約 1 時間かかります。朝夕のラッシュ時などは90分かかることもあります。そこで、県では現在、JR豊肥本線三里木駅から分岐する空港アクセス鉄道の実現に向けて取り組みを進めています。これにより空港までの定時性・速達性を確保し大量輸送も可能にします。空港を鉄道につなぐことでJR九州等が持つ鉄道ネットワークとつながり、県内各地・九州内に短時間かつ定時性のある移動ができるようになります。
　成田空港においても、「新しい成田空港」構想で交通アクセスの検討が進められようとしていますが、単なる空港利用者の利便性だけではなく、交通アクセスの向上がイベントの誘致につながったり観光との結びつきを改善したり、交流人口やビジネス拡大に向けて、様々な効果を合わせて検討すべきと考えます。
　また、搭乗直前まで買い物やグルメ楽しめる熊本空港新ターミナルには、出発時の保安検査を終えたあとの搭乗待合エリアがあり、25店舗ものショップ・レストランが軒を連ねる国内線・国際線共用の滞在型ゲートラウンジが広がります。搭乗者は、熊本や九州ならではのグルメ・お土産が盛りだくさんなので、出発まで思う存分ショッピングやグルメを楽しめますが、待合エリアの店を利用できるのは搭乗者のみであり、見送りに来た人は利用できないため、課題があると思いました。阿蘇くまもと空港では、乗客以外も利用できる新たな商業エリア「そらよかエリア」をオープンし課題を解消しようとしていましたが、まだまだ不十分な状況だと感じました。
　成田空港においても、阿蘇くまもと空港の取り組みは大いに参考になると考えます。成田空港が乗客以外も利用できる1つの商業エリアとして、イオンモールと同様に気軽に人が集える場所となれば、空港と地域が一体となりつながり、特別な場所ではなく市民に身近な施設になると考えます。

◈ 上田　信博　委員 ◈

　今回視察した阿蘇くまもと空港は、平成28年に発生した熊本地震によりターミナルビルの躯体部分を中心に大きな被害を受け、また、空港周辺地域を含む熊本県内においても、住家や道路などのインフラに甚大な被害を受けました。このことから、熊本県は、空港を含めた空港周辺地域の長期

的な発展を期すまちづくりを行う必要があるとして、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』と位置付け、国内線と国際線が一体となったターミナルビルの建設に加え、企業誘致による産業の活性化や交通の利便性向上などを目指す「新大空港構想」を策定したとの説明を受け、空港は周辺地域だけでなく、県全体に大きな影響を与える要（かなめ）であるということを再認識しました。

今回の視察テーマである「地域との連携」の取組としては、ハード面において、新ターミナルビルの各所に熊本県のPRマスコットキャラクターである『くまもん』が起用されていたことが印象的であったほか、各フロアの天井パネルや待合ロビーの家具などに熊本県内の木材を多く使用していたことや、ビジターセンターでは、県内で廃校になった公立学校の机や椅子を再利用しているなど、地域とのつながりを感じることができました。また、ソフト面では、地域にひらかれた空港をコンセプトに設置された「そらよかエリア」において、週末ごとに空港周辺地域の特産品を販売するイベントや県内の飲食店の出店など、飛行機を利用しない人も空港に来るきっかけづくりにも力を入れており、まさに「創造的復興のシンボル」に相応しい取組を行っていました。

成田国際空港においても、現在「新しい成田空港」構想において、ターミナルビルのワンターミナル化や地域連携について検討が行われていますが、空港利用者だけでなく、観光で成田市を訪れる方や地域住民が気軽に行きたいと思える空港となるよう、関係団体や地域住民の声を聞くとともに、継続的に地域との連携を図るよう提言し、その取組に期待します。

■ 令和6年11月14日（木） 午前9時～
【 熊本県庁 ＊「新大空港構想」における企業誘致施策について 】

「新大空港構想」までの歩み

〇平成24年度～平成28年度 ：「大空港構想」

成果 ・熊本-高雄線、香港線の定期便就航、熊本-ソウル線の週5便化の実現
・崇城大学との連携によるパイロットのふるさとづくり推進
・空港を核とした「九州を支える広域防災拠点構想」の策定

〇平成28年度～令和5年度 ：「大空港構想 Next Stage」

成果 ・国内線、国際線一体型の新旅客ターミナルビルの整備
・空港周辺地域への企業誘致
・空港ライナー（最寄りの駅と空港間の無料タクシー）の運行
・住まいの再建、土地区画整理事業の推進
・震災ミュージアムの整備　　など

〇令和5年度～ ：「新大空港構想」 ※令和5年10月策定
空港周辺地域の将来像を「地方創生の先進地域」と位置付け、
将来像の実現に向けて「大空港構想 Next Stage」の取組を継承
するとともに、新たな環境変化に対応する取組を推進する。

空港周辺地域の将来像と将来像の実現に向けた4つの柱

〇将来像 ： 阿蘇くまもと空港と周辺地域を核とした“地方創生の先進地域”

〇将来像の実現に向けた4つの柱

（柱1）「空港機能の強化」

（柱2）「産業集積・産業力強化」
～ 経済安全保障の一翼を担うための拠点性向上に向けた環境整備を図る ～

【 取組の方向性 】

〇空港周辺地域を核に新生シリコンアイランド九州を実現するため、更なる半導体関連企業の集積に取り組み、半導体の安定供給を支えることで日本の経済安全保障に貢献する。
〇新産業の創出を目的としたUXプロジェクトの推進や研究拠点としての環境整備を進め、熊本県経済の発展につなげ、投資を呼び込み、雇用を創出できるよう取組を推進する。

取組1 新生シリコンアイランド九州の実現

・半導体関連企業を中心に多くの企業が熊本県に進出できるよう、県営工業団地の整備に取り組む。また、農業と工業のバランスを重視しながら、市町村が計画する工業団地の整備を支援する。
・産業の集積強化のみならず、産学官金が連携し、三次元積層実装技術の量産化等の新技術の研究開発に取り組む。

取組2 新産業の創出に向けた環境整備

・半導体を活用する新たな産業の創出や高付加価値製品の製造といった「半導体の地産地消」につながる新産業創出に向けた取組を推進する。

取組3 人材育成・人材確保に向けた取組の推進

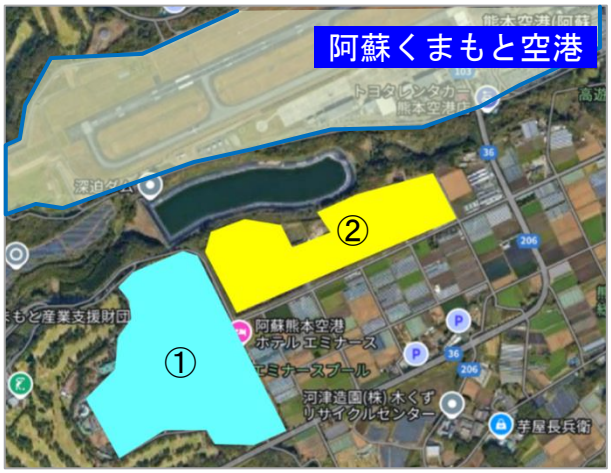
・半導体、デジタル領域の幅広い知識を持ち、様々な産業領域で活躍できる人材の育成・集積に取り組む。

・高度専門人材を熊本県から輩出できるよう、トップレベルの研究者の招へいや国内外の大学・企業の連携等に取り組む。

（柱3）「交通ネットワークの構築」

（柱4）「快適な生活ができる街づくり」

工業団地



県営工業団地

① 熊本テクノ・リサーチパーク

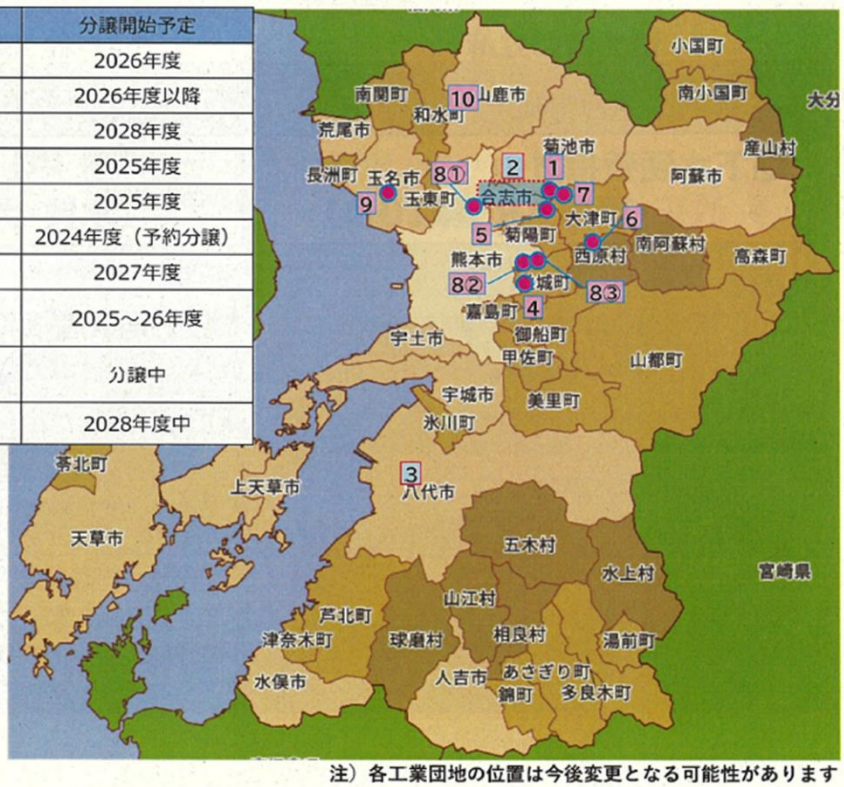
県内外の起業家や事業家が集い、研究開発を行う拠点として整備。

② くまもと臨空テクノパーク

誘致を進める先端技術企業や技術高度化を目指す企業を誘致し、産業振興と経済の活性化を図るため整備。

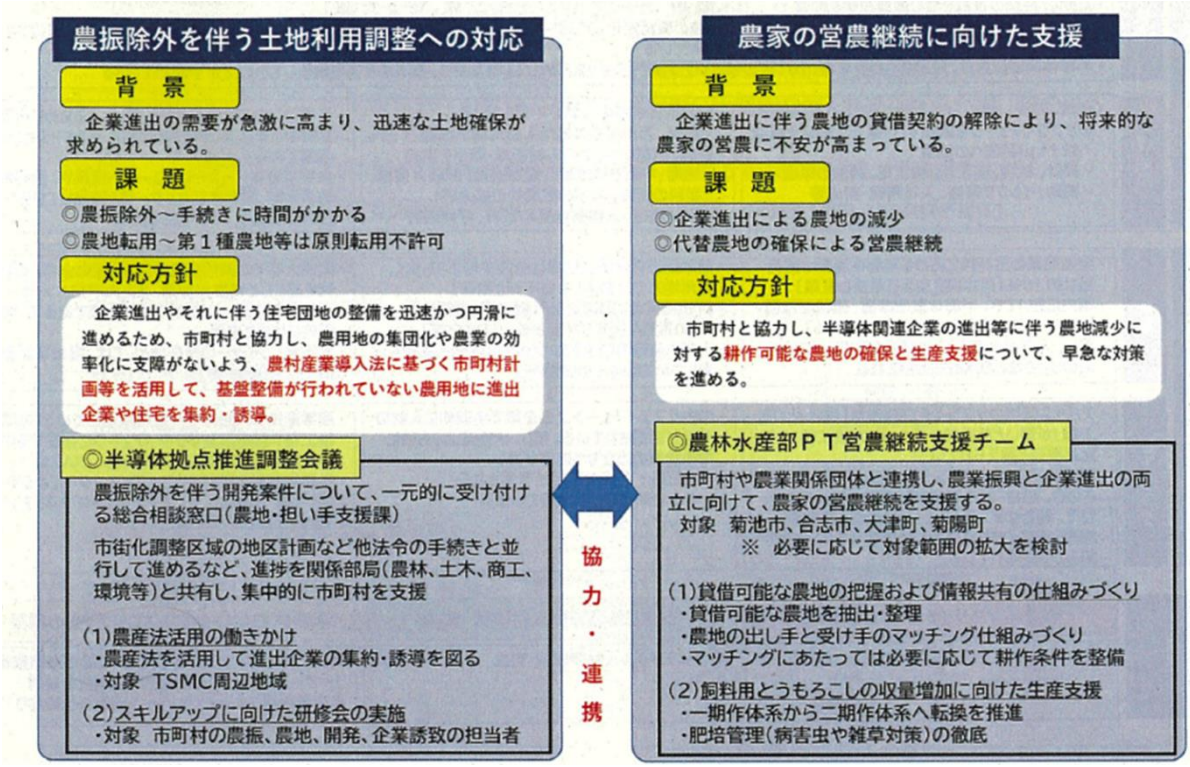
熊本県内の工業団地整備計画

No	整備主体	想定面積	分譲開始予定
1	熊本県	約25ha	2026年度
2	熊本県	約25ha	2026年度以降
3	熊本県	約25ha	2028年度
4	益城町	約9ha	2025年度
5	合志市	約11ha	2025年度
6	西原村	約10ha	2024年度（予約分譲）
7	大津町	約10ha	2027年度
8	熊本市（3箇所）	約45ha	2025～26年度
9	民間・玉名市（官民連携型）	約25ha	分譲中
10	山鹿市	約10ha	2028年度中



注）各工業団地の位置は今後変更となる可能性があります

農業振興と企業誘致の両立



台湾の半導体企業『TSMC』の進出

TSMCとは

・台湾に本社を置く世界最大規模の半導体企業であり、顧客が設計した半導体チップの製造を請け負うファウンドリー（受託製造）の専業会社。

・2023年における世界シェア約60％を占めており、半導体の価格決定力を有している。

TSMCの子会社『JASM』

・TSMCと日本企業のソニーセミコンダクタソリューションズ株式会社、株式会社デンソーで『JASM』を設立。

・熊本県菊陽町に2024年2月24日に第一工場を開所。

・2027年操業開始を目指し、　第2工場を熊本県内に建設することを発表。

熊本工場の概要

	第1工場	第2工場
投資額	約1兆3，000億円	約1兆7，000億円
日本政府の助成額	約5，000億円	約7，000億円
製　品	ロジック半導体	
用　途	画像センサー、自動車 など	人工知能（AI）、スマホ など
従業員数	約1，700人	約3，400人超

『TSMC』進出による経済への影響

○関連企業の進出による新たな雇用の創出、定住人口の増加や企業活動の活性化に伴う税収の増加などにより、令和4年から10年間の推計で、経済効果は約11兆 1,920 億円と発表されている。

○関連企業などを含めると全体で 7,500 人の雇用効果があるとされ、良質な人材を確保するため、平均より高い賃金を提示している。（例 食堂のパート時給 3,000 円）

⇔ 一方、既存商店などの求人に対する応募が減少し、閉店するケースも出ている。

○高い報酬により多くの人材を集めたことで、不動産価格が高騰。台湾や他地域からの移住者が急増し、アパートやマンション用地の需要が高まっている。

⇔ 一方、菊陽町は優良農地が多いため、農業振興のバランスが課題となっている。

熊本県庁内に全庁横断組織を設置

・TSMC の熊本県への工場建設決定を受け、TSMC 社の事業計画の円滑な推進と更なる半導体産業の集積による県政の浮揚を図るため、知事をトップとする「半導体産業集積強化推進本部」並びに、商工労働部長をトップとする「半導体産業集積強化推進プロジェクトチーム」を設置し、全庁的な推進、推進体制を整備。（R3．11）

・人材育成部会、渋滞交通アクセス対策部会、国際交流部会、教育環境部会、熊本 PR 部会、環境保全部会、生活サポート部会を設置。（R3．12）

外国籍子女の教育機会確保に関する取組

・海外企業の進出に伴う多くの世帯転入に対応するため、公立小中学校及び県立高等学校の受入拠点校を指定し、体制の強化を行った。

・国立熊本大学教育学部附属小中学校においても、国際棟の建設のほか国際クラス開設を計画。

・私立熊本インターナショナルスクールでは、TSMC 進出に合わせて新校舎を建設し、中等部及び高等部を開設。

・私立九州ルーテル学院（新設）が、令和6年4月に小学部を開校。

質 疑

問　構想の柱に「交通ネットワークの構築」を掲げているが、具体的なイメージは。

答　熊本市内から空港までは約1時間かかるが、市内にある高速道路入口まで道路整備することで、約半分の時間で空港に着くことができるため、現在、熊本県と熊本市が連携して協議を進めている。

また、公共交通の利用を促進するため、長期的な計画としてアクセス鉄道を計画している。

問　構想の柱に「快適な生活ができる街づくり」において、空港周辺地域の賑わい創出や地域活性化に向けた取組への支援内容は。

答　空港周辺市町村が実施する観光政策への補助金や、外国人労働者の増に伴う相談支援などを実施している。

問　産業用地整備に向けて、農地転用の手続きをどのように進めたのか。

答　TSMC 建設予定地の周辺地域において、様々な企業進出の需要が急激に高まったことから、農村産業導入法を活用し、農用地に企業用地や住宅を集約した。

問　大学や企業との連携について、どのような取組を行っているのか。

答　若者の雇用創出と地方創生を支援する国の交付金を活用して、熊本大学と地域企業と熊本県の三者で産学官連携に取り組んでいる。（令和5年度に採択）

内容としては、大学において半導体の研究開発を行い、専門人材を育成し、地域企業へ輩出。地域企業において、高度な半導体を開発し量産化を目指している。

問　産業集積に関し、今後の課題や展望は。

答　課題としては、朝夕の通勤時間帯における、工業団地勤務者の渋滞が激しいため、主要道路の4車線化や右折レーンの設置を実施している。

問　国内外問わず、企業進出の問い合わせの状況は。

答　問合せ内容に差はあるが、現在でも多く問合せは来ている状況である。しかし、TSMC が立地する菊陽町は土地が高騰しているため、少し離れた場所を求める問合せがある。

問　半導体関連企業以外の問い合わせ割合は。

答　昨年は、72件の問い合わせのうち、3分に1程度が半導体企業で、それ以外は IT 企業や物流企業の問い合わせが多い。

問　臨空テクノパークの分譲状況は。

答　分譲開始から十数年は買い手がいなかったが、TSMC の進出が決まる前後から問い合わせが増え、要望が多くあったため、4分割（3ha/1区画）して全て売却することができた。

委員所感

◈ 小高　夕佳　委員 ◈

熊本県における「大空港構想」とは、2012 年に初代の構想として発表され施策の推進が図られていました。阿蘇くまもと空港とその周辺地域一体を「大空港」として捉え、地域の可能性を掘り起こしその最大化を図ろうとする構想です。

実現に向けては、新規航空路線の誘致や交流人口の拡大、九州における広域防災拠点化等の施策を展開していました。しかしながら、熊本地震の発生やコロナ禍、未曽有の天災などにより甚大な被害を受けた空港周辺地域の創造的復興の理念を加え、さらなる施策の展開を推進していました。

令和5年 10 月に発表された「新大空港構想」では、前期の構想の推進等を受け空港の新設や周辺への企業集積をさらに推し進めるべく、空港機能の強化、産業集積・産業力強化、快適な生活ができるまちづくり、交通ネットワークの構築の4つを柱として設定していました。

成田市にもあてはまることだが、空港の機能強化を図るためだけの交通ネットワークの強化だけでなく、周辺に住む近隣住民もターゲットに見据え地域全体の交通ネットワークの推進、まちづくりを図る視点は、人口減少社会におけるまちづくりにおいて何より重要であると感じました。

◈ 葛生　孝浩　委員 ◈

熊本県は前知事の想いを具体化し、2012年から「大空港構想」を掲げ、まちづくりに取り組んできました。大空港とは空港とその周辺地域を一体的に捉える考え方です。また、2016年の熊本地震を経て、それまでの構想を深化させた「大空港構想 Next Stage」として災害に対する視点も追加しました。そして、台湾の大手半導体メーカーTSMC の熊本県進出などを受け、2024年には「新大空港構想」に飛躍させ、構想の柱である①空港機能の強化②産業集積・産業力強化③交通ネットワークの構築④快適な生活ができるまちづくりを通して、阿蘇くまもと空港と周辺地域を核とした”地方創生の先進地域”を目指しています。

その中で②について、TSMC の進出をきっかけに半導体産業の集積が始まったのではなく、55年前から地下水が豊富であることなどを理由に半導体産業の集積が始まっていました。ただし、これまでに比べて経済波及効果が大きく、県としては10年間で11兆2千億円程度を見込んでいることから、その効果を最大化するべく取り組んでいました。他方、土地の利用において、熊本県や各市町村が工業団地の整備などに取り組む中、優良農地も一定程度含まれることから農振除外や農地転用の手続が伴うことも多く、整備できるところから進めているとのことでした。

一方、千葉県では成田国際空港の機能強化に合わせ、空港周辺地域にて地域未来投資促進法における重点促進区域を定めることで農振除外、農地転用の特例とする弾力的活用により、物流拠点整備を推し進める方向性が示されています。また、成田市が掲げる「国際医療学園都市構想」では医療産業集積を目指しており、大学の誘致→医学部の新設→病院の開院→薬学部の開学と着実に進展をみせています。次の段階として医薬品等の研究、製造に関わる企業の集積を図ることが期待されており、成田市が主導的に誘致などを行うことが早期実現に不可欠だと感じました。

今後の成田市における産業集積の実現にあたり求められる取組として、千葉県や民間の考えとのすり合わせを行うのはもちろんのこと、国際医療学園都市構想を掲げている立場として、明確なビジョンを持って、産業集積を実現していく能動的な姿勢を示すことが必要であると実感しました。

◈ 鳥海　直樹　委員 ◈

熊本県は、阿蘇くまもと空港と周辺地域を一体のものとして捉え、周辺地域の可能性を掘り起こし、その最大化を図る「大空港構想」を提唱し、この構想に沿った取組を推進してきています。

阿蘇くまもと空港の周辺地域は、古くから農業が盛んな地域であり、優良農地が多く、緑豊かな田園風景が広がる地域であり、周辺には、テクノリサーチパーク、臨空テクノパーク、セミコンテクノパーク等の工業団地を中心に、自動車や半導体関連の企業が立地し、産業の集積が進んでいました。また、熊本都市圏のベッドタウンとして住宅地や商業地が拡大し、都市化が進んでおり、近年では、新産業の創出を目指す UX プロジェクトの推進や世界的半導体メーカーである「TSMC」の進出が決定する等、当該地域を中心に更なる産業の集積や県経済の発展が期待されている状況であります。

新大空港構想の主な特徴としては、7 名の委員による有識者会議を設置していることです。この会議では、「空港機能の更なる強化」と「企業集積に伴うまちづくり」の観点から、50 年、100 年先を見据えた阿蘇くまもと空港と周辺地域に期待する役割について議論をし、有識者会議からの提言を参考に、空港と周辺地域に期待される将来像の実現に向けて、中長期的な取組みの方向性を示していることであります。

視察を行い感じたこととしては、観光客・ビジネス利用者の双方が利用しやすい空港にするため、ショッピングだけでなく様々なサービスの充実に取り組むとともに、空港利用者以外の、空港を訪れた方々のすべてが楽しむことができるよう、空港の魅力向上に取り組んでいると感じました。

そして、 首都圏との往来の活性化や国際線の発着に係る利便性向上に向けて、航空需要や経済波及効果に関する調査・分析等を行い、地域住民の理解のもと空港運用時間の見直しに向けた検討を進めていること、また、国際航空貨物の恒常的輸送の実現に向けて、航空会社、運送事業者等の関係機関と連携し、体制構築に取り組んでいることを実感しました。

熊本空港の課題としては、空港周辺の特色である、半導体関連産業の集積がさらに進んでいる一方で、企業が立地するための用地の不足が懸念されていること。また、農林水産業が盛んな熊本県においては、農業とのバランスを重視した工業用地の確保が必要であり、半導体関連産業だけでなく、空港周辺地域を拠点に取組を進める新産業の創出も期待されていることから、さらなる企業誘致を推進していかなければならない現状でありました。したがって、人や技術が集積する拠点や産業化をけん引する企業・研究機関が不足していることや産業の集積や新産業の創出に向けて取組を進めるにあたり、人口減少社会での人材確保策についても検討を行う必要があることが課題として熊本県としても認識していました。

まとめとして、各市にも存在する課題に向けた取組については、熊本県が推し進めることと同様な考え方になろうかと思いますが、県、市町村、関係機関、企業との連携が必要不可欠であることを、あらためて認識することとなりました。

現在、千葉県において空港周辺の地域活性化や街づくりに関する新たな検討が進められている状況でありますが、千葉県と空港周辺市町が相互に連携し、さらに、産学官金の連携強化の支援や民間活力の呼び込み、様々な手法を活用し取組を推進することが重要と考えます。成田市において主体性をもって、企業が立地するための用地確保と企業誘致推進と空港周辺の活性化をリンクした取組を引き続き、千葉県と空港周辺市町との協調と連携を一層進めていくべきものと感じました。

引き続き、他自治体の先行事例を参考にしながら調査研究を行い、議案審査、意見、 政策提言などにつなげていきたいと考えます。

◈ 荒木　博 委員 ◈

熊本県が掲げる「大空港構想」とは、九州の中央に位置する阿蘇くまもと空港とその周辺地域一帯を「大空港」と捉え、地域の可能性を掘り起こし、その最大化を図ろうとする構想で、蒲島県政2期目の2012年に始動と共に実現に向けて始動し、2016年12月には、空港コンセッション方式の導入を決定し、令和2年4月熊本国際空港（株）による空港運営を開始、令和5年3月には、新旅客ターミナルビルを開業いたしました。

空港コンセッション方式とは、滑走路や空港旅客ターミナルビルなどの空港関連施設の所有権は国や地方自治体など公的機関が持ったまま、長期間の運営権を民間企業が取得し、空港の維持・管理や運営を民間が担う事業形態のことで、空港の維持・管理に民間資金や人材を活用することで、国や自治体は財政負担の軽減を図ることができ、また、同時に民間の知恵を生かした空港施設の運営効率化と利用者の満足度向上も期待でき、新規航空路線の誘致による交流人口の拡大や九州における広域防災拠点化等の施策を展開しました。

２016年からの「Next Stage」では、様々な取組の成果が現れ、台湾の半導体企業である「TSMC」の進出といった大きな環境変化が生じました。熊本県は、以前より半導体企業が多く立地しており、良質で豊富な水資源や多くの理工系人材の輩出等、熊本地域が有する強みが大きな要因となっており、日本有数の半導体製造拠点となっています。

TSMC 進出決定以降、国内外問わず、企業進出の問い合わせは72社あり、熊本県と半導体関連企業が締結した立地協定は60社で投資予定総額は約1兆6,160 億円、雇用予定数は4,300 人の予定とのことでした。

令和5年度からは「新大空港構想」として、地方創生の先進地域の実現に向けて、「空港機能の強化」、「産業集積・産業力強化」、「交通ネットワークの構築」、「快適な生活ができる街づくり」の ４つの柱で取り組みを推進し、空港周辺地域の活性化を、県全体、ひいては、九州全体の発展につなげていきたいとのことでした。

成田市においても空港の更なる機能強化が進められており、雇用をはじめ空港周辺自治体の土地利用等による企業の進出やインフラ整備等大変期待できる要素があり、積極的に企業誘致に取り組んでいくべきと考えます。

今回の視察を、今後の委員会活動に生かしていきたいと思いました。

◈ 伊藤　竹夫 委員 ◈

熊本県が策定する『新大空港構想』の将来像の実現に向けた4つの柱、①空港機能の強化、②産業集積・産業力強化、③交通ネットワークの構築、④快適な生活ができる街づくり、について学びました。

特に、②産業集積・産業力強化については、企業進出の需要が急激に高まり、迅速な土地の確保が求められており、農振除外の手続に時間がかかることや農地転用は第１種農地等は原則転用不許可などが課題となっていたが、企業進出やそれに伴う住宅団地の整備を円滑に進めるため、市

町村と協力し、農用地の集団化や農業の効率化に支障がないよう、農村産業導入法に基づく市町村等計画等を活用して基盤整備が行われていない農用地に進出企業や住宅を集約・誘導していました。

また、人材育成の自治体・教育機関の取組では、高度専門人材を熊本県から輩出できるよう、トップレベルの研究者の招へいや国内外の大学・企業との連携などに取り組んでいました。大学・短大において半導体に専攻する学科の新設や、高校では半導体技術の科目を新設、小中学校では出前授業や動画等による半導体の魅力を発信するなど人材確保のための育成が徹底されていました。

一方、企業進出に伴う農地の貸借契約の解除により、将来的な農家の営農に不安が高まっており、企業進出による農地の減少、代替農地の確保による農業継続が課題となっていました。その対応としては、熊本県では市町村と協力し、半導体の関連企業の進出等に伴う農地減少に対する耕作可能な農地の確保と生産支援について、早急な対策を進めており、さらに、市町村や農業関係団体と連携し、農業振興と企業進出の両立にむけて、農家の営農継続を支援しています。具体的には、貸借可能な農地の把握と情報共有の仕組みづくり、農地の出し手と受け手のマッチングの仕組みづくり、マッチングにあたっては必要に応じて耕作条件を整備しています。また、飼料用とうもろこしの収量増加にむけた生産支援として一期作体系から二期作体系へ転換を推進、肥培管理（病害虫や雑草対策）の徹底を行っていました。

熊本県では、空港の発展を周辺地区への発展につなげていくため、農業振興と企業進出の両立を考えながら新大空港構想の実現にむけて取り組んでいます。成田市においても、空港の更なる機能強化に取り組んでいますが、空港の発展だけではなく、遅れている空港周辺地区の活性化に向けて、取り組んでいけなければならないと考えます。

今回の視察で勉強した、特に、手続きに時間のかかる農振除外や貸借可能な農地の把握および情報共有の仕組みづくりなどを参考にして成田空港周辺の活性化につなげていきたいと思います。

委員長所感

千葉県では、成田空港の更なる機能強化に合わせて、地域と空港の相互連携による一体的・持続的発展を目指して千葉県が中心となり、エアポートシティ実現に向けての提案がされています。

このような成田空港を取り巻く状況の中、空港対策特別委員会は、台湾の半導体企業「TSMC」の進出により、阿蘇くまもと空港と周辺地域を核とした地方創生の先進地域を目指し「新大空港構想」を推進している熊本県と阿蘇くまもと空港を視察しました。

■ 阿蘇くまもと空港

全国の地方空港では、運営を民間委託するコンセッション方式への移行が広がっており、阿蘇くまもと空港も、令和2年4月に熊本国際空港株式会社が運営会社となり民営化が完了し、熊本地震からの復興のシンボルとして令和5年3月には地震に強い、国内線と国際線が一体となった新しい旅客ターミナルビルの供用を開始しています。

旅客ターミナルの特徴として、保安検査を受けた先のエリアには、搭乗直前まで時間を気にせずに過ごせる滞在型ゲートラウンジを導入や、訪れる全ての人が楽しめる空港の実現に向けて、航空旅客以外の人も自由に利用できるエリアとして、芝生の広場や飲食店の入る「そらよかエリア」を令和6年10月に開業していました。地域との連携を掲げる「そらよかエリア」の考え方は、今後の成田空港づくりの中でも取り入れていきたいと考えています。成田空港との規模の違いはありますが、「世界と地域にひらかれた九州セントラルゲートウェイ」のための基盤が整い、地方空港ナンバーワンの国際線ネットワークの実現に向けて邁進するとしている、阿蘇くまもと空港の志を強く感じました。

■ 熊本県庁 「新大空港構想」

TSMC の熊本県進出という大きな環境の変化を受けて「空港機能の更なる強化」・「空港周辺地域の更なる活性化」を推進するため、これまでの取組の継承と新たな環境変化に対応するため令和5年10月から令和15年度までの10年間の新大空港構想を策定。

取組を推進する柱として、①空港機能の強化 ②産業集積・産業力強化 ③交通ネットワークの構築 ④快適な生活ができる街づくりの 4 つの柱が掲げられており、この中で日本の経済安全保障に貢献するため空港周辺地域に半導体関連企業の集積が進められています。

・「TSMC などの熊本県の半導体産業」

台湾の半導体企業 TSMC が半数を出資して設立された「JASM」は、令和6年末の稼働開始の第一工場と令和9年末の稼働開始予定の第二工場をあわせて約200億米ドル（約3兆円）超えの設備投資額とのこと。「なぜ TSMC が熊本県に進出したのか」については、良質な水資源や多くの理工系人材の輩出、時代を先取りし半導体をターゲットとした県の戦略的企業誘致により、関連企業がまんべんなく存在する稀有な地域であったからとのことでした。

また、外国籍子女の教育機会確保の取組として国公立学校での受入れ体制の強化をはじめ、令和6年4月には、熊本県内2校目となるインターナショナルスクールも開校したとのことでした。今後は、世界トップレベルの有識者による懇談会を設置し、世界の潮流マーケットを踏まえた内容を制作していくとのことでした。

成田空港周辺における産業集積をはじめエアポートシティ実現のためには、熊本県のこれまでの取組から学ぶところが、多くあることを実感しましたが、このうちのひとつとして『農業振興と企業誘

致の両立』があげられます。1960年代から始まり現在までシリコンアイランド九州を牽引する熊本県においても、農振除外と営農継続は大きなテーマであると感じました。

これまで成田空港は、空港機能をつくることと、それに伴う騒音が大きな問題とされ、産業集積を含むエアポートシティ構想の具体化までには進んでいません。成田空港エアポートシティ実現のための第一歩は、空港周辺地域の土地利用に関して「農振除外を伴う土地利用調整」と「営農継続に向けた支援」をよりスムーズに行えるかにかかっています。

「農」について、国の特区制度の活用や熊本県をはじめ、全国の英知を集結して、次世代の展開を成田から発進していきたいものです。

空港対策特別委員会
委員長　宇都宮　高明