

特集

地方創生の起爆剤 仙台空港民営化

平成28年7月1日、いよいよ仙台空港が完全民営化されます。
国管理の空港としては国内第一号となる取り組み。今号では、空
港民営化が地域にもたらす影響を探っていきます。

2016.7.1



一体化と民営化によるメリットを 地元に還元

― 民営化によって利用者にはどんなメリ
ットがあるのでしょうか。

前段としてお話しさせていただきたいのが、空港というものは、ごく一部を除いて、いくつもの主体が別々に運営しているということです。仙台空港を例にとりますと、滑走路や航空管制は国土交通省の航空局が担い、ターミナルビルは第三セクターが運営していました。さらに駐車場は国の外郭団体の経営でしたが、これらを一つの主体で運営し、その運営を純粋民間企業に任せようということ、一体化と民営化という2つのことを同時に進めるのが、仙台空港の完全民営化なのです。民営化されることで、これまでは別々の主体で運営されてきて見えづらかった部分がオープンになり、さまざまな面での効率化や、サービスの向上を図ることができると思っています。

例えば、空港では航空機ごとに着陸料をいただくのですが、国管理空港は国が金額を定めています。しかし、純粋民間企業が経営する仙台空港では、この着陸料を私どもで設定することができますようになります。ごく簡単に言えば、着陸料を下げることで仙台空港に乗り入れる航空機の便数を増やすことが可能になる訳です。私どもとしては、着陸料を低く抑えることで、より多くの航空会社を利用していただき、お客さまにとっても利用しやすい



全国初の国管理空港民営化 期待に応えて、 より利用しやすい 仙台空港を目指します。

仙台国際空港株式会社
代表取締役社長
いわい たくや
岩井 卓也氏

プロフィール

1962年5月生まれ。東京都出身。血液型O型。
1985年4月東京急行電鉄株に入社。賃貸住宅部統括部長などを経て、渋谷再開発の経験も積む。2015年11月より現職。



空港になることを目指してまいります。また、それによって滑走路などの修繕費といった費用を確保しながら、株主の皆さまにしっかりと利益を還元すること、収支のバランスをとる努力をすることは、ひいては健全な経営にもつながりますので、こうした良い循環をつくってまいりたいと考えています。

安心・快適・ ホスピタリティを軸に

― プライマリー・グローバル・ゲートウェイになることを目指しているようですが、この言葉に込めた思いをお聞かせください。

日本の人口減少が危惧される中で、交流人口を増やそうという動きが活発になっていきます。特に、海外からいらっしゃるお客さまの存在は非常に重要です。ところが、東北地方における旅行者のうち国際線を利用する方の約6割は成田空港や羽田空港を利用しているという現状にあるのです。

これは、裏を返せば、国際線利用のお客さまの数を、現在の3倍にできる可能性があるということにもなります。ですから、「仙台空港を日本および東北の玄関口にしよう」、「海外はもとより、国内各地にお出かけになる際には仙台空港を一番考えていただく」、「そんな、便利で快適な空港にしよう」という決意を、この「プライマリー・グローバル・ゲートウェイ（東北を発着する旅客に1番に選ばれる・東北で最も重

要な航空貨物の拠点となる」という言葉に込めました。

仙台空港を便利で使いやすい空港にするためのアイデアを愚直に実現していくことが、私どもに課せられたミッションですので、まずはフライトを増やし、お客さまを増やすことに力点を置いた経営戦略を実践してまいります。

「仙台空港全体の使い勝手の向上が期待されていますが、どのような点に力を入れていこうとお考えですか。」
 「一つはキャパシティの増強です。」



仙台空港からの国際線は4路線が就航している(平成28年4月現在)。

昨今では、アジアから日本にいらっしゃるお客さまが多くなり、成田空港などは大変混雑するようになりました。そこで仙台空港でも将来を見越し、キャパシティを前もって増強しておくことが重要だと考えています。

2つ目は、お客さまの満足度を向上させるということです。安心感があり、なおかつ快適だと思っていただくにはどうすれば良いのか。「安心」・「快適」・「ホスピタリティ」この3つを評価軸として、お客さまに高い価値を実感していただけるような施設改修を行ってまいります。

連携の仕組みをつくり ネットワークを強化

「玄関口」としての、仙台市内、宮城県内、さらには東北各地との連携・ネットワーキングづくりについてはどうお考えですか。

空港の利用促進や路線の誘致など、官民および地域との連携を強化してまいりたいと考えています。実は、すでに地域の方々と密にお話をさせていただく機会を設け始めているところです。今後は、仙台空港の発展を応援し支えてくださる皆さんと連携して、仙台空港を良くしていくための仕組み

を立ち上げたいと思っています。例えば、仙台商工会議所や東北経済連合会をはじめとして、関わりの深い方が一堂に会して議論し、空港運営の方向性が決められる、そんなチームのような仕組みづくりを進めてまいりたいと考えています。

「東北ブランド」の認知度アップに貢献

「東北」の認知度向上に向けては、どのようにお考えですか。

空港は目的地ではなく「玄関口」にすぎないと思っています。大切なはその「奥」に何があるのかということです。東北は非常に大きな地方です、経済力も盤石です。人口も北海道の2倍ほどあります。しかし空港利用客数となると、北海道の5分の1ほどにとどまっています。だからこそ、「玄関口」として私どもができることは、まだまだあるはずだと思っております。

観光地としての「東北」というブランドは、海外においてはまだまだ認知されていないと言わざるを得ません。このような状況の中で、いかにして良い認知を獲得していくかということも大切ですし、良い認知をいただいたら、それを壊さない努力も必要です。

このようなことを共に議論するチームとして、東北観光推進機構も加えて、仙台商工会議所で事務局をお持ちの仙台空港国際化利用促進協議会などとも、緊密

な連携を図ってまいりたいと思います。

空港を下支えする ビジネスでの利用

「最後に商工会議所会員企業の方々にもメッセージをお願いします。」
 「皆さまから「おらが空港」と思っていただけのようにになりたい、それが一番の目標です。そのためにも観光はもちろん、ぜひビジネスでも仙台空港を使っていたくことを願っています。観光でご利用いただくことはとても大切なのですが、観光での航空機利用は、どうしても景気の波や国際情勢に左右されやすいのです。しかしビジネスの需要は必需ですので、それによって仙台空港を下支えしていただけるようお願いいたします。」

ビジネスでのご利用を積み重ねていくことで、空港の利便性も向上します。と申しますのも、旅客数が増えれば、旅客機も大型の機材に変わります。例えば、150席の旅客機が、250席の旅客機になりますと、座席は100席増えるだけですが、積むことができる貨物の量は4〜5倍に増えるのです。運ぶ航空貨物の量が増えることで、さらに空港の使い勝手も向上していきますので、この機会に貨物輸送での航空機利用もご検討いただくとありがたいですね。また、メリットの多い法人会員制度も考えているところですので、今後も、ぜひ仙台空港をご活用ください。

これからの仙台空港①

旅客数増が最大のポイント!

路線拡充がカギ 目標は旅客数550万人

仙台国際空港(株)の掲げる「プライマリー・グローバル・ゲートウェイ」を実現させるためには、旅客数の増加が大きなポイントとなります。表1は、仙台空港民営化に伴う将来の旅客数の計画ですが、同社では、30年後の2044年度までに、旅客数を全体で約230万人増やし、550万人にするという目標を掲げています。

旅客数を増加させるには、路線の拡充

表1 民営化に伴う旅客数と貨物の増加目標

	2015年度	5年後 (2020年度)	30年後 (2044年度)
旅客	324万人	410万人	550万人
国内	307万人	362万人	435万人
国際	17万人	48万人	115万人
貨物	0.6wt	1wt	2.5wt

出典:東急前田豊通グループ仙台空港特定運営事業等資料

が重要なカギを握ります。今、仙台空港には国内線9路線、国際線4路線が就航しています(平成28年4月現在)。空港民営化のメリットのひとつに、運営主体が着陸料を自由に設定できるということがあります。これで各航空会社が仙台空港を利用しやすくなれば、より多くの路線の就航が望めるでしょう。

近年、LCC(ローコストキャリア・格安航空会社)による格安の航空チケットが話題になることも増えていますが、民営化による着陸料の自由設定については、すでに、こうした航空会社からも注目を集めています。

現在、仙台空港に就航しているLCCは、仙台―大阪間を1日4便で運航しているピーチ・アビエーション(株)(本社・大阪)のみとなっていますが、今年の6月29日には、タイガーエア台湾が仙台―台北間を週4便で運航する予定になっています。これは、LCCによる路線では仙台空港初めての国際路線となります。

利用しやすい空港を目指して 全国からの注目度をアップ

国土交通省による平成26年度空港別

乗降客数順位(表2〜4)を見ると、仙台空港は国内線と国際線を合わせた全体で全国10位、国内線だけでも同じく10位になっています。しかし国際線に注目すると、広島、静岡、小松、函館に次いで12位と、順位を下げています。

もちろん単純比較はできませんが、これが表1の計画通りに旅客数が伸びていけば、仙台空港は30年後、全体と国内線でひとつ順位を上げてそれぞれ9位、国際線においては8位にランクアップする可能性があります。

仙台国際空港(株)の岩井社長は、「大変アグレッシブな目標を追いかけなければいけないというプレッシャーはある」としながらも、「仙台空港の将来のため課せられたミッションを一生懸命やっつけていく」と力強く話しています。

表2 平成26年度空港別 乗降客数順位(国内+国際)

順位	空港	旅客数(人)	
		年間	日平均
1	東京国際	74,214,987	203,329
2	成田国際	32,659,711	89,479
3	福岡	20,004,320	54,807
4	関西国際	19,931,720	54,608
5	新千歳	19,530,561	53,509
6	那覇	17,530,709	48,030
7	大阪国際	14,620,934	40,058
8	中部国際	9,812,827	26,885
9	鹿児島	5,171,676	14,169
10	仙台	3,239,570	8,876
11	熊本	3,106,918	8,513
12	長崎	3,008,599	8,243
13	宮崎	2,857,500	7,829
14	松山	2,843,575	7,791
15	広島	2,721,204	7,456

出典:国土交通省HP

表3 平成26年度空港別 乗降客数順位(国内)

順位	空港	旅客数(人)	
		年間	日平均
1	東京国際	62,656,711	171,663
2	新千歳	17,828,712	48,846
3	福岡	16,332,309	44,747
4	那覇	15,896,797	43,553
5	大阪国際	14,620,934	40,058
6	関西国際	6,524,999	17,877
7	成田国際	6,002,556	16,446
8	中部国際	5,399,296	14,793
9	鹿児島	5,041,011	13,811
10	仙台	3,072,541	8,418
11	熊本	3,055,112	8,371
12	長崎	2,932,086	8,034
13	松山	2,804,349	7,684
14	宮崎	2,781,407	7,621
15	神戸	2,446,430	6,703

出典:国土交通省HP

表4 平成26年度空港別 乗降客数順位(国際)

順位	空港	旅客数(人)	
		年間	日平均
1	成田国際	26,657,155	73,034
2	関西国際	13,406,721	36,731
3	東京国際	11,558,276	31,667
4	中部国際	4,413,531	12,092
5	福岡	3,672,011	10,061
6	新千歳	1,701,849	4,663
7	那覇	1,633,912	4,477
8	広島	283,630	778
9	静岡	244,027	669
10	小松	188,321	516
11	函館	177,807	488
12	仙台	167,029	458
13	旭川	160,492	440
14	岡山	157,476	432
15	新潟	131,919	362

出典:国土交通省HP

表5 平成26年度空港別 貨物取扱量順位

順位	空港	貨物量(t)	
		年間	日平均
1	成田国際	2,131,845	5,841
2	東京国際	1,069,107	2,930
3	関西国際	740,823	2,030
4	那覇	403,667	1,106
5	福岡	248,664	682
6	新千歳	220,772	605
7	中部国際	205,608	564
8	大阪国際	133,354	366
9	鹿児島	31,404	87
10	広島	20,486	57
...
22	仙台	5,855	17

出典:国土交通省HP

これからの仙台空港②

貨物取扱量が

空港活性化のもうひとつのカギ



仙台国際空港株式会社
取締役 営業推進部
部長
おかざき かつひこ
氏

豊田通商株式会社
プラント・プロジェクト部
アジアグループ 部長補
もり しんじ
森 伸二 氏

関西モデルを参考に 東北産品を世界に輸出

旅客と双壁をなす空港活性化のポイントと言えるのが航空貨物です。5ページの表5は、平成26年度の空港別貨物取扱量順位ですが、仙台空港は全国で22位となっています。貨物についても旅客同様30年後までの目標値があり(5ページ表1)、現在の0.6万tから約4倍にする計画で、これが実現すれば一気に全国トップ10入りが見えてきます。

現在の航空貨物の状況について、仙台国際空港(株)の主要株主の一員である豊

田通商(株)の森伸二さんは「東北6県の航空貨物需要は、円高やリーマンショック、さらには東日本大震災などの影響を受け、大幅に減少しています。加えて、仙台空港では、特に国際線において、旅客数の減少に伴い就航便数が減少し、また、機材が小型化してしまったことで、貨物を運ぶ能力をほとんど失っていると言っても過言ではない状況です」と話します。この現状を打破しようと、仙台国際空港(株)では、『創貨・集荷拠点化事業計画』を策定、実践しています。『創貨』とは「貨物を創り出す」という意味の造語。東北の農林水産物・食品の輸出拡大を図るためのビジネスモデルを構築し、その支援を目的に設立された『東北農林水産物・食品輸出モデル検討協議会』と連携しながら、関西国際空港の国際貨物の新機軸にまで成長している「関西モデル(下図参照)」の取り組みを参考に、輸出促進のための事業協同組合と販路開拓等の支援組織の立ち上げを進めています。

「売り手と買い手のマッチングにとどまらず、組合が輸出事務代行や代金決済

を手がける。この点がこれまでにない新たなチャレンジと言えるのではないのでしょうか。組合は来春の立ち上げを目標としていますが、それまでは関西の組合に一時的に加入して、関西の方々と共に東北の産品を海外へ売り込みに行く予定です」と、森さんは動き始めている創貨事業のさらなる展開を推し進める考えです。

民間企業だからこそできる 新たな挑戦

「創貨事業」の重要なポイントは、東北から新しく貨物を創り出す仕組みを構築し、それを実践していくことです」と話すのは、仙台国際空港(株)の岡崎克彦さん。東北から、あえて飛行機を使って運ぶのに適したものとして岡崎さんが注目しているのは、東北の農水産物やその加工品といった、鮮度がウリの商品。日本食ブームのいま、ニーズに応えられるものを仙台から世界に送り届けようと奮闘しています。

「震災で販路を失った農水産業の生産者の方々に對して、公共のインフラを

これからの仙台空港④

変わるターミナルビル

3つの体験価値を高める 国内最高レベルの 旅客満足度を実現

空港の使い勝手を良くするためには、ターミナルビル設備の充実も欠かせません。仙台国際空港(株)では、インフラとしての「安心」、楽しく過ごせる「快適」、うれしい驚きと感動を与える「ホスピタリティ」といった、利用者の感じる3つの体験価値を高める「ホスピタリティ」を、国内最高レベルの旅客満足度を実現したいという考えを示しています。

旅客機の搭乗設備関係では、ピア棟(LCC等の旅客搭乗施設)の新設や、大型機・小型機に対応できるマルチスポットによる駐機数の増加などが計画されている他、固定搭乗橋を設置しないことにより、エアラインが負担する搭乗橋使用料を削減し、LCC等の新規就航喚起を図る考えです。

旅客ターミナルビルの改修としては、東北ブランドを発信する物販、飲食等の商業店舗や、保安検査場通過後エリアの店舗拡充、安心でスムーズな搭乗をサポートする設備機能の増強、総合案内所の機能強化(外国語対応)二次交通案内等などが考えられています。さらに地域住民のための交流プラザや、お迎えの方、到着旅客のためのアライバルカフェの設置なども検討されています。

地方創生の実現には、地域の交流拡大が大きなカギを握っています。民営化を契機に地元経済界からも空港の利活用を推進し、仙台空港の価値をさらに高めていきたいと思います。

これからの仙台空港③

地域のゲートウェイとして

東北の魅力の世界に 民営化で強まる発信力

仙台国際空港(株)の岩井社長が「空港は目的ではなく玄関口。大切なのはその奥に何があるのかということ」と話すように、仙台空港から仙台・宮城・東北の各地へ、いかに旅行者を運ぶかということとは、空港民営化の効果を地域に波及させるための重要なポイントとなります。

そのため、仙台国際空港(株)では、東北の美しい四季のコントラスト、伝統文化、食の豊かさなどを『東北ブランド』として積極的に発信していきたいとしています。また、今回の空港民営化事業を手掛ける東急前田豊通グループの幅広いネットワークを生かしたプロモーション活動というも相上(さきあがり)に上がっており、民営化に伴い発信力の強化が期待される点です。

空港から各地へ

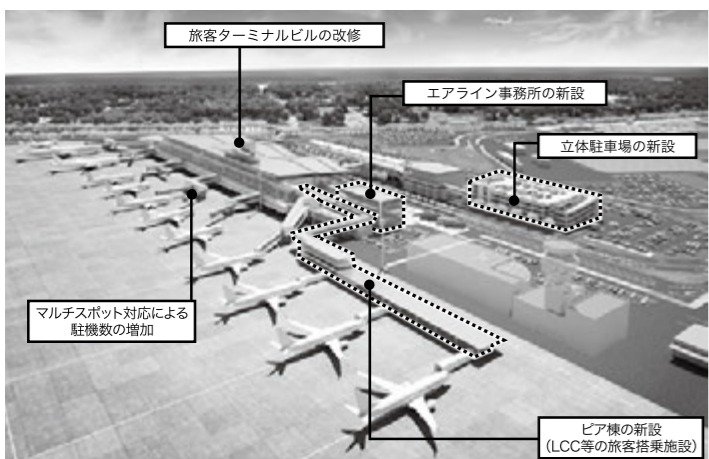
二次交通の充実も課題

仙台市中心部との連絡で最も主要な交通手段は、仙台駅―仙台空港間を最短17分で結ぶ仙台空港アクセス鉄道でしょう。通常でも約25分という利便性の良



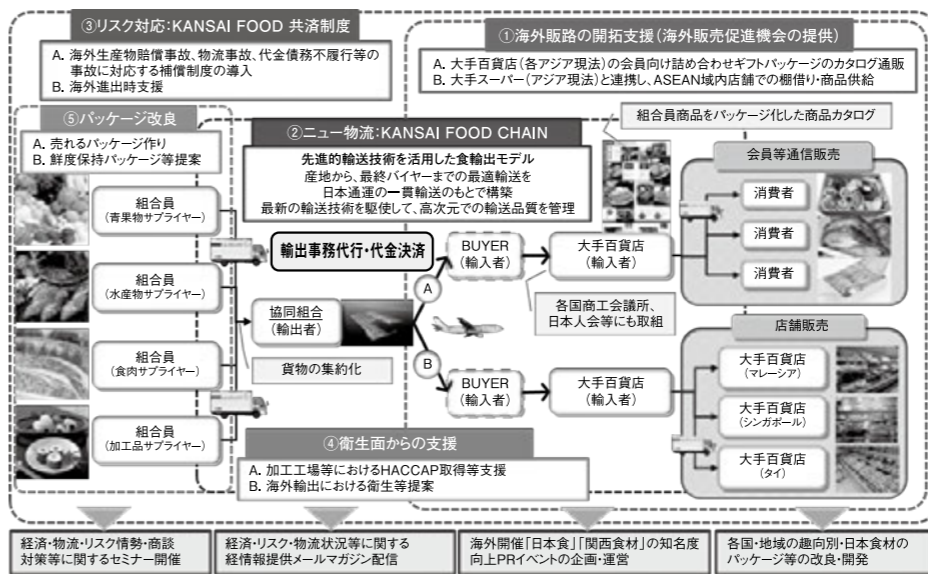
改修後イメージ

ターミナルビル内では東北ブランドを発信する物販コーナーも充実させる考え
資料提供:仙台国際空港(株)



旅客機の搭乗設備も大幅に改修
資料提供:仙台国際空港(株)

〈創貨事業の概要(関西の例)〉



資料提供:仙台国際空港(株)

運営する私たち自身が販売ルートを確認する活動を行うべきではないか、そんな思いをカタチにしたのが創貨事業です。私たちはこの空港を少なくとも30年間は運営する責任を担っていますので、この事業を継続的、安定的に収益を上げるビジネスにしていかなければ意味がないと思っています」と岡崎さん。いま、仙台空港では民間企業だからできる新たな挑戦が、すでに始まっています。