

仙台空港活性化・空港周辺地域開発に関する調査報告書

2013年3月

宮城県

目次

【本論】	- 1 -
I 本業務の枠組み.....	- 1 -
I-1 本業務の目的.....	- 1 -
I-2 調査・検討方法.....	- 1 -
I-3 本報告書の構成	- 1 -
II 仙台空港及び空港周辺地域を取り巻く現状.....	- 2 -
II-1 仙台空港を取り巻く事業環境分析.....	- 2 -
1. 仙台空港を取り巻く業界の動向.....	- 2 -
1-1 航空業界の動向.....	- 2 -
1-2 LCCの動向.....	- 10 -
1-3 ビジネスジェットの動向.....	- 17 -
1-4 航空と競合する交通モードの動向.....	- 18 -
2. 仙台空港利用者及び東北地方旅客の動向.....	- 21 -
2-1 国内旅客の動向.....	- 21 -
2-2 国際旅客の動向.....	- 27 -
2-3 空港へのアクセス状況.....	- 33 -
3. 国内航空貨物の動向.....	- 35 -
3-1 全国及び東北6県における国内航空貨物の動向.....	- 35 -
3-2 宮城県における国内航空貨物の動向.....	- 37 -
3-3 仙台空港の国内航空貨物利用状況.....	- 37 -
4. 国際航空貨物の動向.....	- 38 -
4-1 全国における国際航空貨物の動向.....	- 38 -
4-2 東北6県における国際航空貨物の動向.....	- 39 -
4-3 宮城県における国際貨物の動向.....	- 41 -
4-4 仙台空港の国際航空貨物利用状況.....	- 42 -
5. 航空貨物取扱量の大幅減少の背景と増加に向けた課題.....	- 43 -
5-1 概要.....	- 43 -
5-2 貨物取扱量増加に向けた課題.....	- 44 -
II-2 空港関連事業の運営実態把握・分析.....	- 45 -
1. 三セク3社の財務状況(平成24年3月期).....	- 45 -
1-1 空港ビル(エアポートサービス含む).....	- 45 -
1-2 エアカーゴ.....	- 49 -
1-3 空港鉄道.....	- 51 -
II-3 空港周辺地域の現状.....	- 54 -
1. 空港周辺自治体の計画・土地利用.....	- 54 -
1-1 岩沼市.....	- 54 -
1-2 名取市.....	- 57 -
1-3 仙台市.....	- 61 -
1-4 多賀城市.....	- 65 -
2. 空港周辺自治体の現状、復興事業等の進捗状況・課題等.....	- 67 -
3. 被災地における企業立地意向.....	- 70 -
4. 立地ポテンシャルの高い業種.....	- 79 -

III	仙台空港及び空港周辺地域の将来像.....	- 87 -
III-1	将来像の策定趣旨と位置づけ.....	- 87 -
III-2	仙台空港及び空港周辺地域の将来像 -東北のグローバルゲートウェイ-	- 88 -
III-3	仙台空港の将来像 -日本初の民間運営による地方中核空港-	- 89 -
III-4	空港及び空港周辺地域の4つの将来像.....	- 91 -
1	東北のニューツーリズム拠点.....	- 91 -
2	東北基幹産業の国際戦略ビジネス拠点.....	- 92 -
3	東北のグローバルロジスティクス拠点.....	- 93 -
4	首都圏アジアのバックアップ拠点.....	- 94 -
IV	空港及び周辺地域の将来像実現の基本方針.....	- 95 -
V	航空系事業と非航空系事業の経営一体化スキームの主要論点整理.....	- 96 -
V-1	経営一体化スキーム.....	- 96 -
V-2	経営一体化スキーム類型.....	- 98 -
V-3	経営一体化に向けた利害関係者との課題整理.....	- 100 -
VI	空港周辺地域の将来像実現に向けたプロジェクト・事業.....	- 102 -
VI-1	東北のニューツーリズム拠点の具体化方向.....	- 102 -
VI-2	東北基幹産業の国際戦略ビジネス拠点の具体化方向.....	- 106 -
VI-3	東北のグローバルロジスティクス拠点の具体化方向.....	- 111 -
VI-4	首都圏・アジアのバックアップ拠点の具体化方向.....	- 116 -
VII	先導的モデル事業の展開例.....	- 120 -
VII-1	広域観光対応型物品販売事業 -東北のニューツーリズム拠点形成に向けて-	- 120 -
VII-2	航空機関連産業集積事業 -東北基幹産業のビジネス拠点形成に向けて-	- 122 -
VII-3	シーフード産業クラスター形成事業-東北のグローバルロジスティクス拠点形成に向けて-	- 124 -
VII-4	防災・減災産業集積事業 -首都圏・アジアのバックアップ拠点形成に向けて-	- 127 -
VII-5	開発促進業種対象事業者の立地可能性調査.....	- 130 -
VIII	官民連携による事業の推進方策.....	- 132 -
VIII-1	官民連携のあり方の整理.....	- 132 -
1	「仙台空港の経営改革に関する宮城県基本方針」の概要.....	- 132 -
2	航空ネットワークの拡大.....	- 133 -
3	航空需要の拡大.....	- 134 -
4	周辺環境対策.....	- 135 -
VIII-2	空港周辺地域に係る官民連携による事業推進方策.....	- 135 -
1	適用が考えられる官民連携手法.....	- 135 -
2	事業組成段階の事業推進手法.....	- 138 -
3	事業実施段階の事業推進手法.....	- 142 -
4	先導的モデル事業における官民連携手法の適用可能性.....	- 145 -

【付属資料】

- I. 仙台空港及び関連事業の概要
- II. 目標指標の実現に向けたプロジェクト形成の視点
- III. 空港と周辺地域が連携して発展している先行事例の検討
- IV. 検討経緯
- V. 仙台空港等活性化検討会・臨空地域等活性化検討会について

【本論】

I 本業務の枠組み

I-1 本業務の目的

宮城県では、国管理空港の民間への運営付与に向けた国等の動きに合わせ、仙台空港及び関連施設の運営に民間の知恵と資金を取り込み、これらを一体的に経営することにより、空港の利便性向上と空港周辺の開発を促進し、仙台空港の活性化と周辺地域のにぎわい創出を図ることとしている。

そのため本調査・検討業務では、仙台空港及び関連施設の一体的経営による機動的かつ柔軟な空港運営の実現と、策定する仙台空港等のあるべき姿（あり方・将来像）の実現に向けて必要な官民連携のあり方等の調査・検討を行ったものである。

I-2 調査・検討方法

業務の効率的な実施のため、前年度に実施した調査結果を踏まえて、空港関連事業の運営実態把握と分析、航空系事業と非航空系事業の経営一体化スキームの論点整理を実施するとともに、仙台空港等のあるべき姿（あり方・将来像）の策定に向けての調査・検討を行った。

なお、本調査は、宮城県が有限責任監査法人トーマツ及び株式会社野村総合研究所に委託して実施したものである。

I-3 本報告書の構成

本報告書では、8つの章からなる本論と付属資料に分かれており、具体的には以下のとおりである。

図表 本報告書の構成

【本論】
I 本報告書の枠組み
II 仙台空港及び空港周辺地域を取り巻く現状
III 仙台空港及び空港周辺地域の将来像
IV 空港及び空港周辺地域の将来像実現の基本方針
V 航空系事業と非航空系事業の経営一体化スキームの主要論点整理
VI 空港周辺地域の将来像実現に向けたプロジェクト・事業
VII 先導的モデル事業の展開例
VIII 官民連携による事業の推進方策
【付属資料】
A 仙台空港及び関連事業の概要
B 目標指標の実現に向けたプロジェクト形成の視点
C 空港と周辺地域が連携して発展している先行事例の検討
D 検討経緯

Ⅱ 仙台空港及び空港周辺地域を取り巻く現状

Ⅱ-1 仙台空港を取り巻く事業環境分析

1. 仙台空港を取り巻く業界の動向

1-1 航空業界の動向

過去 10 年間について見ると航空業界は数々の事件、災害、経済危機に直面し、その都度大きな変革を求められてきた。平成 13 年の 9.11 同時多発テロから始まり、平成 15 年のイラク戦争と SARS、平成 20 年には世界金融危機が発生した。日本では、平成 22 年に日本航空が経営破綻し、業界全体が不安定な中、平成 23 年の東日本大震災により訪日旅行者数が激しく落ち込んだ。

世界の航空業界を見ると、時価総額ランキングの上位に中国を中心とした新興勢が名を連ね、欧州が落ち込み、米国企業は合併で規模を拡大するという、世界経済の動きと整合している動向となっている。また、中東情勢の緊迫化により原油価格が高騰し、航空会社の燃料費に影響を与えている。

近年の特記すべき事項として以下の 3 点が挙げられる。

① LCC の就航

従来のフルサービスエアラインと異なるビジネスモデルで格安の航空運賃を提供できる LCC の存在が大きくなっている。

低価格運賃の LCC 就航は、帰省や親族訪問などで気軽に航空機を利用するなど、航空機利用のあり方を変え、これまで航空機を利用しなかった方が航空機を利用するようになるという新たな航空旅客需要を生み出している。LCC の就航は、交通手段の選択肢を増やし県民の利便性向上に資するとともに、仙台空港の旅客数増加に資することが期待される。

② 羽田空港、成田空港発着枠の拡大

羽田空港と成田空港の発着枠の拡大も国内の航空業界に影響を与えるムーブメントの一つである。これまで、羽田・成田空港は発着枠が限られており、国内外のエアラインは、就航を希望しても発着枠が確保できない状態であった。こうした状況に対しオープンスカイの推進やアジア各都市等との都市間競争力強化等の観点から、平成 21 年に発着枠の見直しが行われ、首都圏空港全体の発着枠の増加が図られることとなった。これにより、首都圏空港の強化が図られ、日本の経済成長に資することが期待されるが、一方、空港ネットワークの首都圏空港への集中が一層顕著になり、仙台空港の路線数や旅客数、貨物量にマイナスの影響を与えることも懸念される。

首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠増加について

	羽田空港 (うち国際線)	成田空港	首都圏空港全体
H22.10月まで	30.3万回	22万回	52.3万回
現在 (H24.3.25以降)	39万回 (6万回)	25万回	64万回
H25年夏ダイヤから (H25.3.31以降)	41万回 (6万回)	27万回	68万回
最終形 (羽田:H25年度末) (成田:H26年度中)	44.7万回 (9万回)	30万回	74.7万回

*いずれも年間あたりの回数であり、回数のカウントは1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とカウント。

*羽田空港の発着枠の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運行に使われる枠数も含まれている。

出典：国土交通省 航空局「羽田空港発着枠の現状と検討課題」平成24年7月

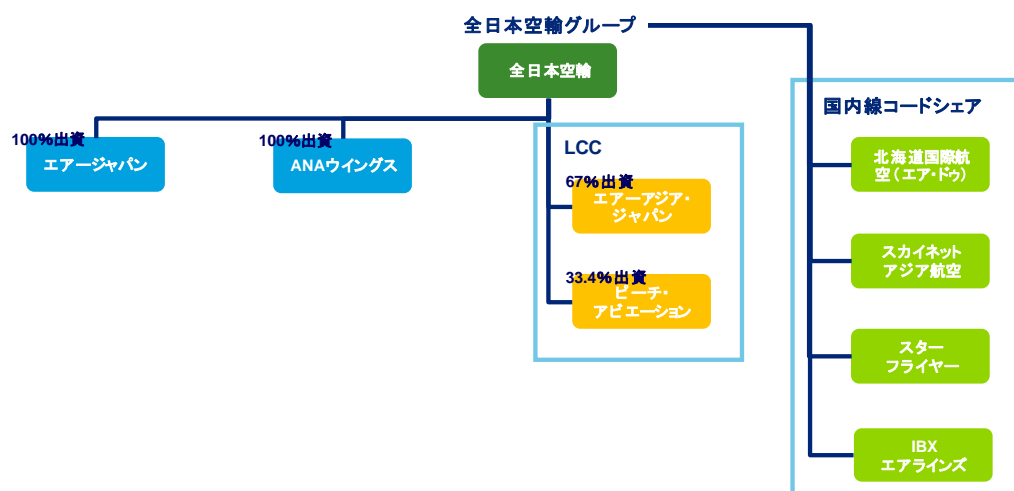
③ 中型機での長距離路線を可能にした B787

最新鋭中型機 B787 は高度が変化しても、機内の湿度や気圧への影響は少ないといった快適性に加え、従来の飛行機より 2 割優れた燃費性能を持ち、大型機並みの長距離の就航が可能である。航空会社にとって B787 は、経費削減に資するのみならず、路線戦略の可能性を広げる機体である。

なお、B787 は、度重なるトラブルにより、平成 25 年 1 月に就航停止となり、調査が進められており、平成 25 年 2 月末現在も運航再開していない。

1.1.1 国内フルサービスエアラインの動向

(1) 全日本空輸株式会社 (ANA)



ANA はエアージャパン、ANA ウイングスを傘下に、4 つのリージョナルエアラインとコードシェア提携を行っている。今年度から就航している 2 社の LCC も国内でのシェアを広げている。ANA は平成 25 年 4 月に持株会社の設立を予定し、その傘下に ANA の提携会社及び 2 社の LCC などを持つマルチブランド体制に移行する方針である。

① LCC 事業の拡大

ANA は LCC 事業への出資戦略を進めている。中国の投資ファンドと共同で立ち上げたピーチ・アビエーションは、平成 24 年 3 月から関西国際空港を拠点とし、札幌と福岡間の運航を開始している。更に、同年の 8 月にはエアアジア・ジャパンが成田と札幌、福岡、沖縄を結ぶ路線の運航を開始した。かねてより国際線での成長を描いている ANA は、LCC の国際線運航も視野に入れている。ANA 傘下の LCC2 社は、今後中短距離のアジア市場の開拓を目指しており、平成 25 年 3 月現在、ピーチ・アビエーションはソウル（仁川）、香港、台湾へ、エアアジア・ジャパンは、ソウル（仁川）、釜山へ就航している。

国内線の利用者数は比較的安定して推移しており、中期的には LCC による新規需要創出が国内航空マーケットの成長に寄与すると考えている。

仙台空港においては、関西空港へ平成 25 年 4 月 12 日より東北地方では初となる LCC が就航する予定である。

② 発着枠拡大による多様なネットワーク構築

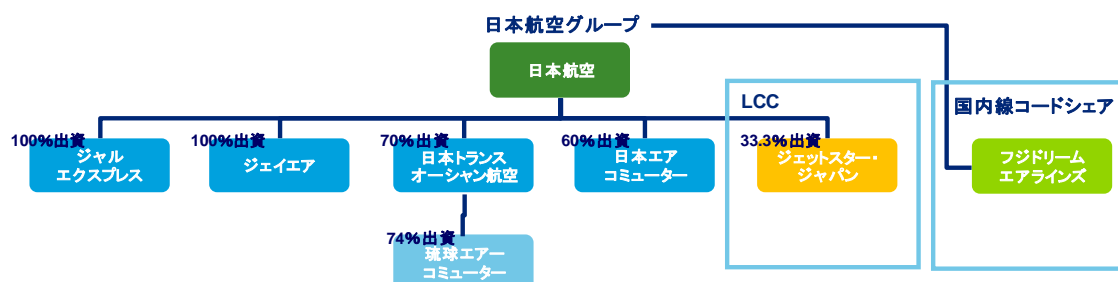
平成 24 年 8 月に行われた羽田空港発着枠配分基準検討小委員会で、ANA は羽田空港を重要な社会インフラとして認識し、発着枠を配分された際には、欧米・長距離アジアを含む高需要・ビジネス路線を中心とした国際線ネットワークと多様な国内線ネットワークのハブ空港として機能させることにより、海外ハブ空港に対する競争力の向上を図り、世界の経済成長を自国の成長に取り込むことを主張している。

ANA は国際線を積極的に取り込む姿勢であり、他方、年間 40 万人未満の路線シェアが 65%と国内最多の小需要路線を持っている。多様なネットワーク構築の観点から、幹線から小需要路線まで幅広い路線展開を羽田空港発着枠確保のアピールポイントとしている。

③ 国際・国内線ともに B787 を活用

今後の戦略としては、国際線での乗客数を平成 25 年度までに平成 23 年度比で 22%増加させ、また ANA が世界に先駆けて発注した B787 中型機による、欧米の小都市へのネットワークを拡充させていく方針を立てている。更に、ANA は B787 を一種の広告塔としてアピールし、より多くの乗客を集める戦略をとっており、国内路線にも B787 を使用している。

(2) 日本航空株式会社（JAL）



JAL は、ジャルエクスプレス、ジェイエア、日本トランスオーシャン航空、日本エアコミューターを傘下に持ち、富士山静岡空港を拠点とするフジドリームエアラインズとコードシェアで提携しており、更に今年度からは LCC のジェットスター・ジャパンにも出資を開始した。

平成 22 年 1 月に会社更生法を申請し実質的に倒産した JAL の更生計画のメインテーマは「事業規模 3 分の 2 への縮小」にあり、そのため、不採算路線から撤退し、国際線は 42%、国内線は 27% 縮小させた。さらに、航空機のダウンサイジングのため、燃費効率が悪いジャンボといわれる B747 を退役させた。このことにより搭乗率と客単価が上昇し、燃費効率が改善された。

① 投資先としての LCC 戦略

LCC 事業においては、オーストラリアのジェットスターや三菱商事と共にジェットスター・ジャパンを立ち上げた。ジェットスターは親会社のカンタスとのダブルブランド設立に成功し、今後の国際路線の拡充に努めている。ANA が LCC2 社を連結子会社として事業展開をしているのに対し、JAL ではシングルブランド体制を維持し、LCC を「投資先」として位置づけている。ジェットスター・ジャパンは平成 24 年 7 月より就航している。

② 国内線乗り継ぎ需要を獲得

JAL は羽田国際線拡充に従い国内線乗り継ぎ需要を獲得することで国内線総需要を拡大し、地域活性化及び羽田空港のハブ機能向上に貢献する姿勢を、羽田発着枠配分基準検討小委員会で示した。業界トップの路線数のうち、特にローカル路線が全路線の 58.7% を占めており、更に年間利用者数 10 万人未満の路線を 45 路線抱えていることから、各路線の乗り継ぎ客に注目している。羽田路線や幹線だけでなく、ローカル路線や低需要路線についても、グループの地域航空会社と共に利用者の利便性を考慮した国内ネットワークの構成をしており、発着枠獲得の強みとしている。

③ 国際路線に豊富なサービスを乗せた B787 の就航

平成 25 年度の国際線供給量を平成 23 年度比 13% 増を計画し、新規欧米路線や長距離東南アジアの増便を目指している。そのメインとして使用する機材を B787 とし、すでにボストン、北京、デリー線で使用し、今後も現就航路線の増便及びヘルシンキ、サンディエゴ、モスクワ線など、多くの国際線での活用を計画している。B787 の持つ運航効率性を最大限に引き出し、コスト低減に力点を置いて競争力を高める戦略をとる JAL では、B787 を国際線のみで使用し、大型機を飛ばすほどの需要がなかった長距離路線を積極的に新規開設する姿勢である。

また、B787 の機内サービスの電子化を進めており、機内の画面で漫画が読めるなどの

コンテンツを充実させ、従来なかったサービスを提供して、他のエアラインとの差別化を図っている。

1.1.2 国内リージョナル航空の動向

(1) リージョナル航空とは

リージョナル航空とは、「地域とより大きな都市及びハブとを結んで 9～68 人席ターボプロップ及び 30～100 人席リージョナル・ジェットで定期運航する航空会社」とされている。(桜美林大学特任 高橋安男教授による定義)

日本の地域航空会社の現況

地域航空会社データ

事業社名	コード	基地空港	運航開始年月日	資本金(億円)	路線数	所有機材数
新中央航空	CUK	調布飛行場	1979年3月24日	2	3	5
オリエンタルエアブリッジ	ORG	長崎空港	1980年5月1日	11	5	2
日本エアコミューター	JAC	鹿児島空港	1983年12月10日	3	26	22
琉球エアコミューター	RAC	那覇空港	1987年2月17日	4	11	5
ジェイエア	J-AIR	大阪国際空港	1996年11月1日	2	23	19
ANAウイングス	AKX	中部国際空港・大阪国際空港	1991年4月23日	1	23	20
東邦航空(ヘリコミューター)	TAL	八丈島空港	1993年8月25日	1	5	2
北海道エアシステム	HAC	丘珠空港	1998年3月28日	5	7	3
天草エアライン	AMX	天草空港	2000年3月23日	5	3	1
アイベックスエアラインズ	IBX	仙台空港 他	2000年8月7日	42	11	6
フジドリームエアライン	FDA	県営名古屋空港	2009年7月23日	5	8	5
株式会社AIRDO	ADO	新千歳航空	1996年11月14日	23	13	12

出典:全国地域航空システム推進協議会(2011年3月)、AIRDOに関しては、ホームページより情報を取得(2013年3月)

1990年代後半の規制緩和により、北海道を基盤とする北海道国際航空、現 AIRDO (エアドゥ) や宮崎県を拠点とする現スカイネットアジア航空などのリージョナル航空が次々と誕生した。しかし、事業規模が十分に育つ前に資金やノウハウ不足で倒産し、ANA 及び JAL などのフルサービスエアラインから資本や人材を受け入れて経営を立て直してきた。現状ではフルサービスエアラインとリージョナル航空は共同運航(コードシェア)を通じて、互いに利用し合いながら収益の最大化を図っている。

コードシェアをすることによって、リージョナル航空にとっては、ローカル路線で競合が減り、更にフルサービスエアラインの販売網を活用できる。一方、フルサービスエアラインにとっては、低採算のローカル路線から撤退し、経営資源を国内の幹線と国際線に集約することで、海外の LCC の参入に対抗できるようになると言われている。

(2) 主なリージョナル航空会社の動向

仙台空港に就航実績(チャーター含む)のある、主なリージョナル航空会社の動向は以下のようになっている。

▶ アイベックスエアラインズ株式会社 (IBEX エアラインズ)

現在は、仙台空港を拠点に成田、関西、中部、小松、広島、福岡などの路線をカバーしている。IBEX エアラインズは日本の航空会社で最初にボンバルディア CRJ 型機

を運用し、合計 8 機の航空機を保有している。全便が ANA とのコードシェア便となっており、航空券の予約・販売・発券業務を ANA に委託している。また、ANA と提携したことにより、仙台路線以外の国内路線への拡充を図り、伊丹-福島線や福岡-宮崎線などに就航している。

➤ 株式会社 AIRDO (AIR DO)

札幌市に本社を置く国内航空会社であり、現在、羽田と北海道の各空港を結び、新千歳空港からは、仙台、福島、新潟、小松、富山空港と路線を結んでいる。B767 と B737 の中型機を中心に合計 12 機の航空機を保有し、全便を ANA とのコードシェア便としている。平成 22 年 12 月に発表された中期経営計画によると、平成 25 年度までに最大 15 機体制とし、新千歳空港発着の新規路線就航、国内・国際線チャーター便就航が検討されている。なお、平成 24 年 10 月 1 日より社名を「株式会社 AIRDO (エアドゥ)」へ変更している。

1.1.3 海外キャリアの動向

2013 年 3 月現在、仙台空港に定期就航している海外キャリアの動向は以下のとおりである。

(1) アシアナ航空

アシアナ航空は昭和 63 年に韓国に設立した比較的新しい航空会社であり、仙台空港に最初に就航した海外キャリアである。現在、韓国国内 12 都市 14 路線、国際 67 都市 89 路線に就航しており、国際線のうち 16 路線は成田などの国内主要空港や高松や仙台などの地方空港への直行便として日本へ就航している。

日本の地方空港へ乗り入れる外国航空会社として、乗り入れ空港数が最も多く、日本の地方から海外へ向かう旅行者が仁川国際空港を経由し海外へ向かうことも多い。平成 15 年にはスターアライアンスに加盟し、平成 19 年には同じアライアンスメンバーである ANA と株式を持ち合う合意がなされている。

日本への地域発着路線については、韓国側の許可方針もあり大韓航空との同時就航路線はなく、多くは単独運航路線である。東日本大震災により一時は落ち込んだ乗客数も、平成 24 年には震災前の水準に戻り、日韓路線の旅客者が多いこともあり、今後も日本との路線数を増やしていく方針が、平成 23 年のアシアナ航空のレポートで発表されている。

(2) 中国国際航空

中国国際航空 (エアチャイナ) は北京首都国際空港を拠点とし、国内 101 都市、海外 43 都市へのネットワークを有する中国最大の商業航空会社である (平成 22 年 8 月の航空会社時価総額ランキングでは 1 位となっている)。平成 19 年 12 月にスターアライアンスに

加盟し、現在世界の主要航空会社 20 社以上と提携を結んでいる。

旧中国民用航空の北京発着路線を引き継いだ形の日本路線は、1990 年代半ば以降、仙台、名古屋、広島と就航地が拡大した。北京への直行便だけでなく、上海、杭州など中国主要都市と路線を結んでいる。現在は羽田、成田、関西、仙台、福岡、広島、名古屋、札幌で運航しており、今後更に ANA との共同運航便で路線数を増やす方針である。中国のエアラインの多くが、地方発着の日中路線の展開やチャーター便の運航に積極的な姿勢を見せる中、中国国際航空では成田、関西など日本の基幹空港発着の定期路線の輸送力増強を中心とした日本路線の展開を図る傾向が強くなっている。¹

(3) 中国南方航空

中国南方航空は昭和 63 年に広州を拠点として誕生した航空会社であり、その後平成 14 年に中国系の航空会社との合併により、中国において最大規模の旅客数・便数を誇る航空会社へ発展している。平成 21 年には搭乗者数で世界 3 位、アジアでは 1 位を記録しており、また 31 年連続で中国最大の航空会社に認定され、年間フライト利用者数において、中国本土の航空会社で唯一、世界上位 10 位以内に位置づけられている。

日本へは平成 7 年に、関西-杭州線の就航を開始し、現在は関西、成田、中部、仙台など日本全国 10 都市と広州などの中国各地の路線を結んでいる。平成 23 年 5 月の旅行誌【トラベルビジョン】によれば、中国南方航空の本支店社長兼東京支店店長の呉氏のインタビューでは、今後も日本の羽田を含めて新規路線の開設を目指すと表明しており、東日本大震災の影響も懸念されるが、ブランドの認知向上を進め多方面での需要を取り組む方針である。

(4) エバー航空

エバー航空は平成元年に台湾大手海運会社エバーグリーングループにより創立され、平成 3 年に運航を開始した台湾を代表する航空会社で、アジア、オーストラリア、ヨーロッパ、北米を含む 4 大陸 60 都市にネットワークを持っている。平成 24 年 3 月にスターアライアンスに加盟し、一部の航空会社とのマイレージ提携や共同運航等のサービス面で協力提携を行っている。

現在は羽田・関西・札幌・仙台・小松・成田など 9 都市と台北を結んでいる。日本線の戦略として、航空会社として始めてサンリオと提携し、ハローキティの塗装やアメニティを施した「ハローキティジェット」を導入し、日本路線に使用している。平成 24 年 5 月と 6 月より、ハローキティジェットを台北松山-羽田線と台北桃園国際-上海線に就航させている。新しい航空会社のため、国際路線拡大の展望を描いており、中期計画として近隣のアジア地域への就航増加を予定している。

1 中国ではかつて国営の中国民用航空局が、国内・国際・貨物等の航空事業を独占してきたが、1988 年に国内各拠点をベースとする複数の民間航空会社に分割され、現在は中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空の 3 社に集約されている。

(5) 香港ドラゴン航空

香港ドラゴン航空は昭和 60 年に香港を拠点として誕生した航空会社であり、日本への就航当時はチャーターフライトが中心であったが、その後定期路線を確実に増やし、平成 18 年 9 月よりキャセイパシフィック航空グループの完全子会社となり、同航空の運航しない路線を中心に就航している。

日本へはチャーター便で実績を積んだ後、昭和 63 年から就航している。平成 5 年から仙台空港に就航していたが、平成 15 年に起きた SARS の影響で運休となり、平成 16 年には同じく運休となっていた広島路線と統合する形で成田線が就航した。定期便は他に福岡、那覇路線などがある。また近年では、仙台空港から季節便（平成 22 年 12 月から平成 23 年 2 月）が運航した実績がある。

(6) コンチネンタル航空、ユナイテッド航空

平成 22 年に 10 月コンチネンタル航空は持株会社 United Continental Holdings Inc. の傘下に入り、ユナイテッド航空と経営統合された。

日本とグアム、サイパンを結ぶ路線は両航空会社にとって安定した需要が確保できる基幹路線の一つであり、ミクロネシアに強固なネットワークを持っている。現在、仙台-グアム線を週 4 便運航し、日本国内では他に成田、関西、中部、札幌、新潟、岡山、広島、福岡とグアム及びサイパンを結んでいる。

1-2 LCCの動向

LCCは低価格路線展開を行うものであり、その参入により訪日旅行客の増大や国内観光の拡大等、新たな需要の創出が期待されている。以下、日本と海外でのLCCの概況、LCCの戦略、LCCの参入による需要の創出、地方自治体によるLCC誘致の動向について述べる。

1.2.1 日本と海外におけるLCCの概況

(1) 海外におけるLCC

LCCのビジネスモデルは、昭和46年に運航を開始したサウスウエスト航空が確立した。そのサービスの単純化と効率性の追求により低運賃を実現するビジネスは、米国内の航空自由化の流れと相まって急速な成長を果たした。現在では約20社のLCCで米国内の航空シェアの約32%を占めている。

一方、欧州においても平成9年の航空市場の自由化を契機に、ライアンエアやイージージェットなどの欧州LCCが誕生した。両者のビジネスモデルは基本的にサウスウエスト航空を踏襲しており、低運賃を強みに市場シェアを獲得している。現在では約55社のLCCでEU内の航空シェアの約30%、英国に限れば約50%を占めている。

欧米と比べて歴史は浅いものの、アジア・オセアニア地域でもLCCが急成長している。具体的には、マレーシアのエア・アジア、インドのキングフィッシャー航空、中国の春秋航空、韓国の済州航空が挙げられる。またアジア・オセアニア地域では、LCCが既存の大手エアラインの子会社として設立されるケースも見られる。例としては、シンガポールのタイガー・エアウェイズ（シンガポール航空）、オーストラリアのジェットスター（カンタス航空）、韓国のジンエア（大韓航空）を挙げることができる（括弧内は親会社の航空会社名）。現在では約20社あるLCCでアジア太平洋内の航空シェアの約10%を占めている。欧米と比較するとアジア太平洋地域のLCCシェアはまだ低いため、今後の有望市場としてLCCによる更なるシェアの取り込みが期待される。

海外のLCCの概況

比較項目	北米	欧州	アジア太平洋
①会社数	約20社	約55社	約20社
②機材総数	約1,300機	約650機	約350機
③旅客市場シェア	米国内 (32%)	EU域内 (30%)	アジア太平洋地域内 (10%)
	カナダ (28%)	英国 (50%)	豪州国内 (48%)
	NA	スペイン国際 (32%)	マレーシア国内 (51%)
	NA	イタリア国際 (28%)	フィリピン国内 (45%)
④市場シェア予想	2010年までに最大50%	2010年までに最大50%	2012年までに25%以上

出典：大和総研/EmergingMarketsNewsletter、塩谷さやか/新規航空会社-事業成立の研究(2008年)

(2) 日本に参入している LCC

日本は海外に比べて規制緩和が遅かったことから、LCC の新規参入のタイミングは諸外国に比べて遅れていた。しかし、羽田・成田の首都圏空港を含めた各国とのオープンスカイ協定の締結がなされた平成 22 年以降、アジアを中心とする国際線 LCC が日本の航空市場に続々と参入しており、平成 24 年 8 月現在で日本に就航している LCC は 10 社以上となっている。

海外の活発な LCC の動きは、既存の国内航空会社による LCC 戦略にも影響を与えている。例えば、前述のとおり平成 24 年には、国内航空会社と海外企業の合弁²で設立されたエアアジア・ジャパン株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社、Peach Aviation 株式会社の 3 社が成田空港や関西国際空港を拠点として就航している。何れの LCC も就航時点では、札幌、福岡、那覇等の集客性の高い路線を展開しているが、今後、他の地方路線をどのように展開していくか注目される。

2012 年 8 月現在の LCC 就航状況

空港	航空会社	就航年	路線
国内線中心の LCC			
成田	エアアジア・ジャパン (ANA、エアアジア系)	2012 年	札幌、福岡、那覇
	ジェットスター・ジャパン (JAL、カンタス系)	2012 年	成田、関西、札幌、福岡、那覇
関西	ピーチアビエーション (ANA 系)	2012 年	札幌、福岡、長崎、鹿児島、那覇 ソウル仁川、香港
国際線中心の LCC			
新千歳	イースター航空	2011 年	ソウル仁川
	ジン・エアー	2011 年	ソウル仁川
茨城	春秋航空	2010 年	上海 (定期チャーター便)
成田	ジェットスター航空	2008 年	ケアンズ、ゴールドコースト、マニラ
	エアプサン	2011 年	釜山
	イースター航空	2011 年	ソウル仁川
羽田	エアアジア・ジャパン X	2010 年	クアラルンプール
中部	济州航空	2010 年	ソウル金浦、ソウル仁川
関西	ジェットスター航空	2007 年	ケアンズ、ゴールドコースト
	セブパシフィック航空	2008 年	マニラ
	济州航空	2009 年	ソウル仁川、ソウル金浦、济州
	エアプサン	2010 年	釜山
	ジェットスター・アジア	2010 年	台北経由シンガポール、台北、マニラ
	エアアジア X	2011 年	クアラルンプール
	イースター航空	2012 年	ソウル仁川
高松	春秋航空	2011 年	上海 (定期チャーター便)
北九州	济州航空	2009 年	ソウル仁川
福岡	エアプサン	2010 年	釜山
	ティーウェイ航空	2011 年	ソウル仁川
佐賀	春秋航空	2012 年	上海 (定期チャーター便)

出典： 各社ホームページ

² 海外の航空会社は、航空法の規制で全株式の 1/3 までしか出資できない。

1.2.2 LCC の戦略

(1) LCC のビジネスモデル

一口に **LCC** といっても、そのビジネスモデルは全て合致しているわけではないが、以下のような幾つかの共通点を挙げる事ができる³。

- ① 使用する機材を **B-737** や **A320** などの中型機に特化する。
- ② 機材の利用頻度を高めるために地方空港やセカンダリー・エアポートを利用する。
- ③ ポイント・トゥ・ポイントの運航を基本とするため、乗り継ぎ便の手配をしない。
- ④ エコノミークラスだけに一本化し、ビジネスクラスを設定しない。
- ⑤ チェックインは機械で対応し、人件費を削減する。
- ⑥ 座席を指定せず、自由席とする。
- ⑦ ドリンクやスナックを提供する場合は有料とする。
- ⑧ 貨物室は基本的に使用しないか別料金とし、機内への持ち込み手荷物も制限する。
- ⑨ 運賃は簡明かつ弾力的に設定する。
- ⑩ チケット販売のコストを削減する。

(2) LCC の想定利用客

① LCC のターゲット層、旅行目的

LCC の利用客は、一般的に定時制や快適性ではなく、その航空券価格の安さを重視している。そのため、主要顧客層は従来の航空会社がターゲットとしていたビジネス客ではなく、個人客による観光や親族・友人訪問となっている。

② LCC 利用客の旅行形態（パッケージツアー/個人旅行）

LCC 利用客の旅行形態は、従来型の旅行会社を通じたパッケージツアーより、インターネット経由で申し込む個人旅行客が多いといわれる。その理由としては、悪天候などで運休となった場合の他社便への振り替えが難しい点や機内サービスが有料である点など、**LCC** のサービス自体がパッケージツアーには馴染みづらいことが挙げられる。また、旅行会社にとっても、航空券が低価格で中間マージンが少なく、**LCC** を使った商品展開を行うインセンティブがないことも、もう一つの理由として挙げることができる。

③ LCC 利用客の旅行先

LCC は、基本的には飛行時間 4 時間以内の短距離路線が中心と言われている。そのため、日本の場合は国内線が中心となり、国際線の場合はソウル、台北、香港までが **LCC** のフライト範囲に該当する。しかし、近年アジアの **LCC** の一部は、飛行時間 7～8 時間以内の中長距離路線に参入しているケースもある（羽田ークアラルンプール等に就航しているエアアジア X 等）。

³ 「航空グローバル化と空港ビジネス」 P.47

(3) LCC が空港に求める要件

国内に本社を置いている LCC3 社であるエアアジア・ジャパン株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社、Peach Aviation 株式会社の各社が空港に求める要件をまとめたのが下表である。3 社が挙げた要件の共通点は、空港使用料が低コストであること、空港の運用時間が航空機の発着を制限しないことの 2 点である。

日本に参入している LCC が空港に求める要件

Peach Aviation 株式会社	ジェットスター・ジャパン株式会社	エアアジア・ジャパン株式会社
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 市場規模 ✓ 空港優位性 <ul style="list-style-type: none"> □ 24 時間空港 □ 混雑が少ない □ 国内/国際一体空港 □ コストが高くない ✓ 地理的優位性 ✓ 観光資源 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 低コストでの施設提供 ✓ 空港運用時間の延長 ✓ 低コストのグランドハンドリング、警備等の各種支援業務の提供 ✓ (空港までの) 低コストのアクセス交通手段 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 潜在需要 ✓ 空港の運用時間 ✓ 自由に使える発着時間 ✓ 着陸料を含めた使用料の安さ ✓ 空港へのアクセス

出典：各社へのインタビューより（エアアジア・ジャパンに関しては日経新聞）

例えば、ピーチアビエーションは関西国際空港を拠点として選んでいるが、その理由を上表で挙げた「空港に求める要件」に当てはめた場合、以下のとおりとなる。

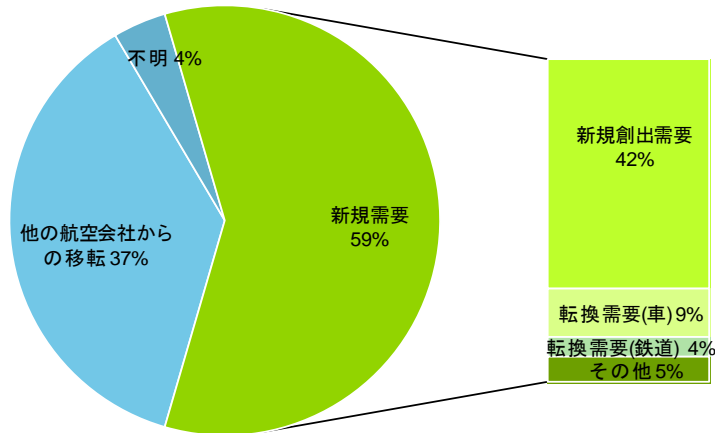
- 2,000 万人規模の関西圏人口を后背圏として有しているため、市場規模が大きい。
- 24 時間空港であり、かつ成田や羽田と比較して混雑しておらずスロット制約が少ないことから、運用ダイヤのフレキシビリティが大きい。
- 国内/国際一体空港であるため、今後の路線展開を含めた事業計画の自由度が高い。
- 着陸料の減免、関西国際空港全体構想促進協議会による就航奨励制度、LCC ターミナルによる旅客施設使用料の減少（10 月 28 日供用開始）などの空港利用コスト面での優位性がある。
- 東京より 1 時間アジアに近いことから、短距離を中心とする LCC にとっては国際線の就航拠点が増加し、燃料コスト面でも優位性がある。
- 空港周辺には、大阪や京都などの観光資源が豊富に存在する。

1.2.3 LCC の参入による需要の創出

(1) 海外の事例

LCC は低運賃を武器に、今まで飛行機を利用していなかった層の新規需要を開拓すると言われている。欧州で行われた調査によれば、LCC が獲得する旅客需要のうち、約 4 割が従来のエアラインからのシフト需要、約 6 割が新規需要であった。新規需要の内訳は、その 3 分の 2 が LCC 就航に伴い創出された新規需要、3 分の 1 が他の交通手段からの転換需要等となっている。

LCCによる新規需要の開拓(ドイツの事例)



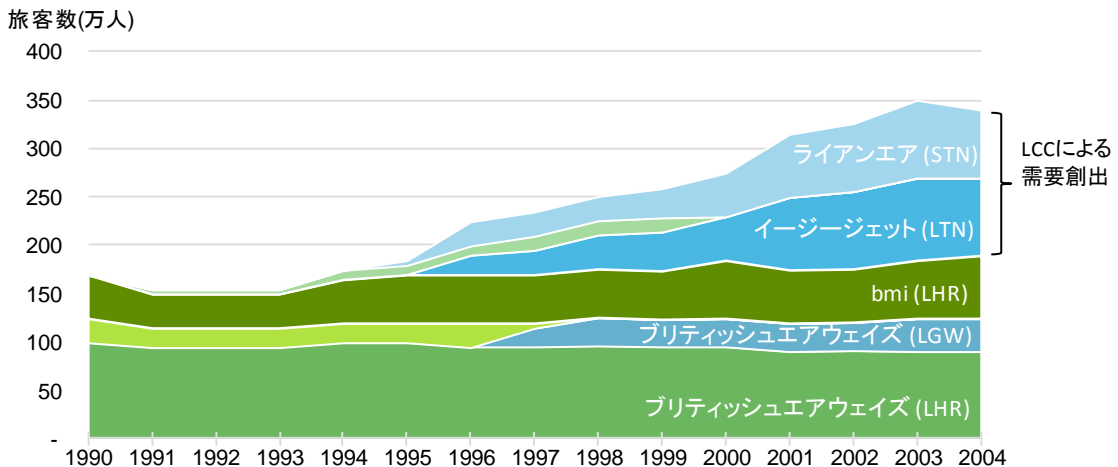
出典: European Low Fares Airlines Association / NFO Infratest, 2002; Monitor Group Analysis.

(a) イギリスのケース

ロンドンの各空港からグラスゴーへの旅客数について、平成2年(1990年)から平成16年(2004年)までの推移を示しているのが下表である。平成2年後半にライアンエアやイーজেットといったLCCが参入したことにより、ロンドン=グラスゴー線の利用者数は、平成2年の約150万人から平成16年には約350万人に増加している。

既存のエアラインの需要は平成2年から平成16年まで約150万人前後で推移している一方で、LCCはその参入から約20年で約200万人の需要を取り込んでいることからすれば、LCCは既存の航空需要を奪うことなく、新規の航空需要を創出することに成功していると考えられる。

ロンドン=グラスゴー間の旅客数の推移



注: LHR=ヒースロー空港、LGW=ガトウィック空港、LTN=ルートン空港、STN=スタンステッド空港

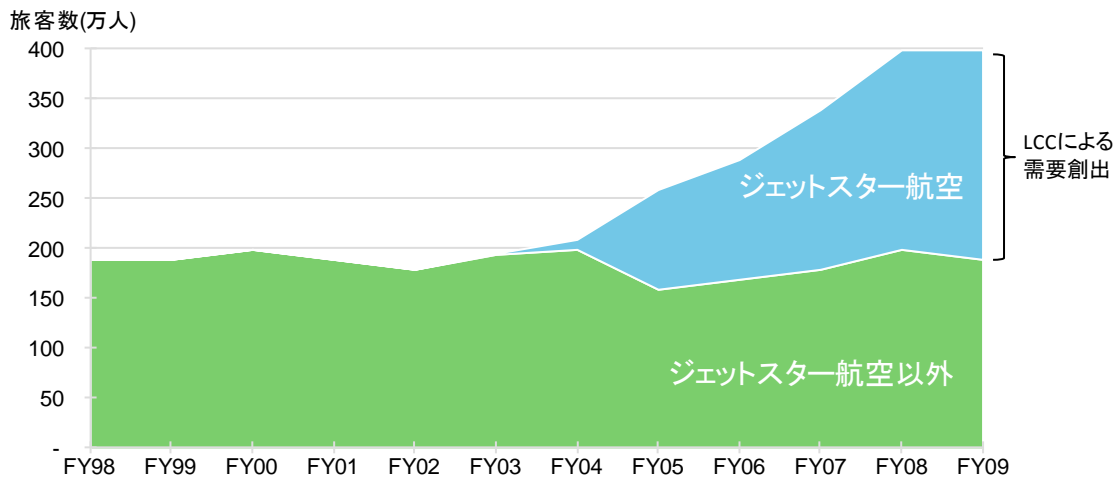
出典: 英国CA Airport Statistics

(b) オーストラリアのケース

ゴールドコースト空港からメルボルンとシドニー便の旅客数について、平成10年度（1998年度）から平成21年度（2009年度）までの推移を示しているのが下表である。平成16年（2004年）ごろにLCCであるジェットスターが参入したことにより、メルボルン=シドニー線の利用者数は、平成10年度の約200万人弱から平成20年度（2008年度）には約400万人超に増加している。

既存のエアラインの需要は平成10年度から平成21年度まで200万人弱で推移している一方で、LCCはその参入から約5年で200万人以上の需要を取り込んでいることからすれば、「(a) イギリスのケース」と同様に、オーストラリアでもLCCは既存の航空需要を奪うことなく、新規の航空需要を創出することに成功していると考えられる。

ゴールドコースト空港の旅客の推移（メルボルン&シドニー行き）



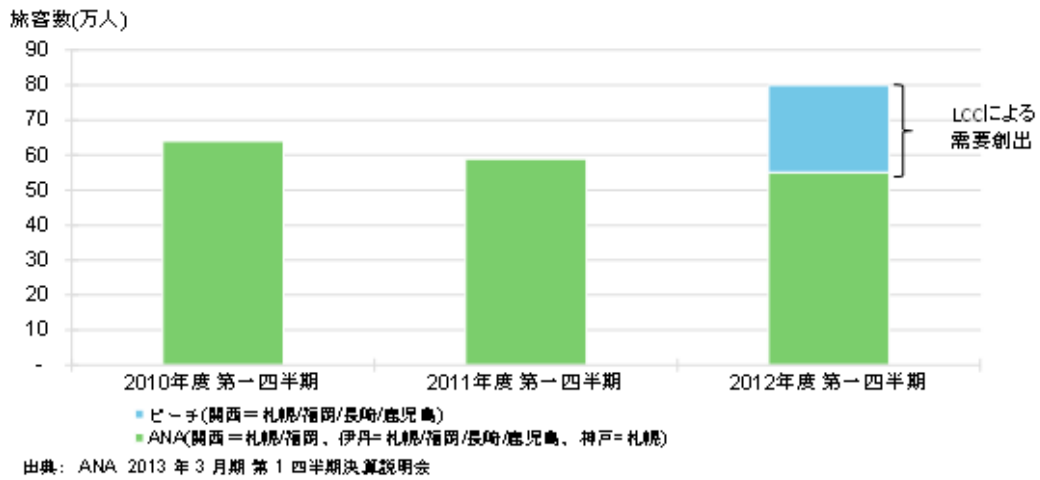
出典：日本でのLCC展開について(ジェットスタージャパン作成資料)

(2) 国内の事例

平成24年度（2012年度）第一四半期（4月～6月）における、ANAと資本・業務提携関係にあるピーチアビエーションの競合路線比較をしているのが下表である。平成24年度と平成23年度（2011年度）を比較した場合、ANAの旅客数は微減しているが、ピーチアビエーションの新規就航の影響で、ANAグループ全体としては旅客数が大きく増加している。

国内LCCの歴史は平成24年度に始まったばかりであり、期間的に十分な事例はまだないものの、今後国内でもLCCによる需要創出が期待されている。

ANAとピーチアビエーションの競合路線比較



1.2.4 地方自治体によるLCC誘致の動向

多くの地方空港は、景気後退の長期化や東京一極集中の加速化を背景に、その利用者数が低迷している状況にある。後背経済圏が限定的な地方空港においては、LCCの新規航空需要創出への期待が大きい。

特に国際線LCCでは、今後堅調に増加すると予測されるインバウンド需要の積極的な取り込みによる地域への経済効果が期待されるため、地方自治体による積極的なエアポートセールスが実施されている。平成24年9月現在、地方空港に国際線LCCが就航している事例としては、茨城空港、佐賀空港、高松空港に就航している春秋航空、北九州空港に就航している済州航空がある。

エアポートセールスは、空港所在都道府県の知事によるトップセールスと着陸料の減免等のインセンティブの組み合わせにより実施されているケースが多い。特に新規路線の場合、航空会社に初期投資が発生し、また、既存の統計では需要を見積もることが困難であるため、LCCとしても地方自治体に運航経費等の支援、外国人旅客の送客支援等のインセンティブという形でリスク分担を求めるケースが多く見られる。また、地方自治体としても、ターミナルビル使用料の引き下げのためにLCC専用ターミナルビルの建設や空港アクセスの利便性の拡充により、LCCにとって魅力ある空港整備を行っている。

地方自治体の LCC 誘致例

運航経費等の支援	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 【香川県】 総額 7,100 万円の運航経費支援 (1 便あたり着陸料 10 万円弱、空港ビル使用料 20 万円を援助)。 ✓ 【佐賀県】 空港使用料 (着陸料・管制塔使用料) を全額補助。
外国人旅客の送客支援	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 【香川県】 上限約 7,300 万円の観光客送客の奨励策 (旅行会社のツアー達成に対し、1 便 73,000 円、送客 1 人に 1,000 円、県内宿泊 1 人 1,000 円を支援) ✓ 【佐賀県】 LCC 利用の旅行者には県内宿泊 1 人 3,000 円補助。佐賀からの送客、ツアー客に対しては 1 人 1,000 円支援。
専用空港施設の建設	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 【佐賀県】 春秋空港の就航に備え、受入体制強化のために、CIQ 施設を備えた国際旅客ターミナルを新設 (予算 9 億円)。 ✓ 【茨城県】 空港ビルの設計変更。大半の空港では階が別々になっている出発、到着各フロアを 1 階に集約。航空会社による効率的な人員配置を可能に。
アクセスバスの拡充	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 【佐賀市】 佐賀市交通局の空港リムジンバス 2 台を新規購入 (予算 4,200 万円)。 ✓ 【茨城県】 東京駅から 100 分かかる空港までのバス料金を 500 円に設定。

出典： 青森空港の管理運営のあり方に関する検討会資料、各種ニュースサイト

1-3 ビジネスジェットの動向

空港の利用状況を活性化させる手段として、ビジネスジェットの利用促進が挙げられる。そこで、ビジネスジェットの概要と日本に置ける利用状況についてまとめる。

(1) ビジネスジェットの概要

ビジネスジェットとは、数人から十数人程度を定員とし、公共交通としてではない用途を想定して設計・製造されている航空機である。航空機を所有しているのが企業である場合は経営幹部や社員の移動、また個人が航空機を所有している場合には個人的な移動に使用し、その他には国家の要人輸送及び報道機関の取材機としての使用されている。

ビジネスジェットを使用する主なメリットとしては、フレキシビリティとプライバシーが挙げられる。路線及び時間の制約がないため、目的地と時間を指定することで、自由なスケジュールリングが可能となる。更に、専用ターミナルを利用するため、空港での通常の搭乗前手続き等の時間が短縮できる。また、プライベート航空となるため、プライバシーとセキュリティーが確保された空間で、会議などの執務を行うことも可能となる。

(2) 利用状況と推進の取り組み

首都圏・中部圏・関西圏でのビジネスジェットの運航回数の直近 3 年度の推移は平成 21 年度 4441 回、平成 22 年度 4859 回、平成 23 年度は 5026 回である。国内での運航回数は、首都

圏空港を中心に増加傾向にあるが、世界的に見れば依然として少ない水準である。また、日本に飛来した外国籍機の国籍別の発着回数では、アメリカが2387回と大半を占めている。

現在は国土交通省によるビジネスジェットの推進に向けた取り組みが行われており、成田空港の専用ターミナルの拡大及び増設、他国内空港への乗り入れなども考慮されている。更に、世界各国で開催されている国際会議及び国際的なイベントにおいて、国内におけるビジネスジェット受入推進の取り組みについての情報発信も行っている。

1-4 航空と競合する交通モードの動向

空港の利用状況に影響を及ぼす要因の1つに競合する交通モードの動向がある。仙台空港の利用状況に影響を及ぼす交通モードの例として、新幹線、リニアモーターカー及び高速バスを取り挙げ、それぞれの動向をまとめる。

1.4.1 JR 東北、北海道新幹線

(1) 東北新幹線の概要

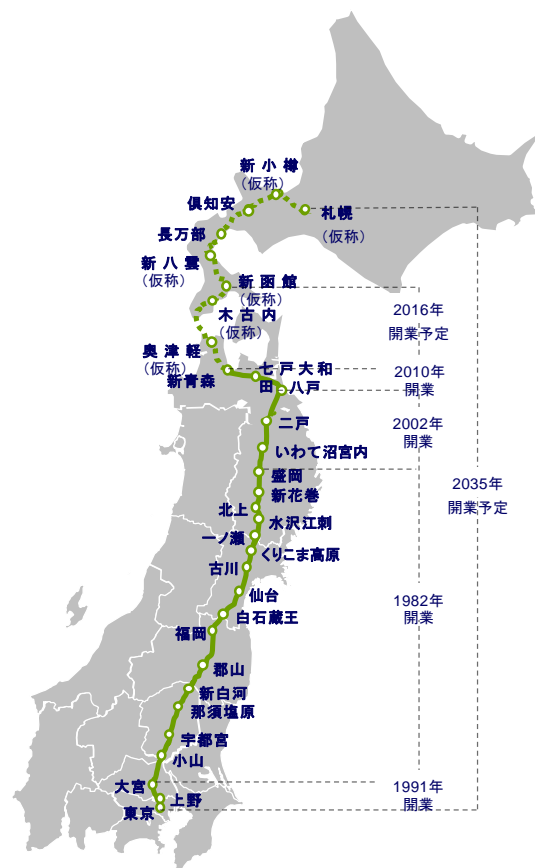
東北新幹線は、平成24年現在東京駅から新青森駅を結んでいる。東京から新青森までの距離は713.7キロで、計23駅あり、1日に約177本が運行されている。現在、使用している列車は、「はやぶさ」、「はやて」、「やまびこ・Max やまびこ」、「なすの・Max なすの」である。「はやぶさ」を使用した場合、東京から仙台までの所有時間は1時間36分である。

(参考：成田空港-仙台空港間の飛行時間は55分)

(2) 路線開業暦と今後の予定

昭和57年に大宮駅-盛岡駅間が開業し、昭和60年には上野駅-大宮駅間、平成3年に東京駅-上野駅間が開業した。平成14年に盛岡駅-八戸駅間が、平成22年に八戸駅-新青森駅間が開業した。

新青森駅-新函館駅間は平成27年に接続し、平成28年3月に開業予定である。北海道新幹線の全線開業は平成47年を予定している。



出典:JR東日本ホームページ

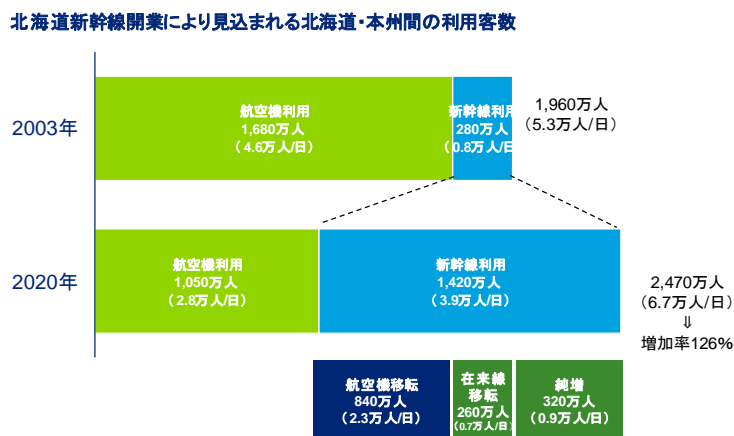
(3) 北海道新幹線について

北海道新幹線は、現在の東北新幹線の新青森駅から札幌駅までを結ぶ計画の高速鉄道路線である。基本計画は昭和47年に立てられ、その後改訂を加えながら、平成17年に新青森駅と新

函館駅（仮称）間の着工が開始された。当初平成 31 年度までの全路線の完成を目指していたが、費用の関係で完成を平成 47 年に予定している。完成した場合、仙台駅-札幌駅間の所有時間は 2 時間 35 分になるとされている。

北海道では新幹線により、交流が増え、新たな需要が開拓できることを期待している。途中下車が可能な新幹線は、沿線の都市を自由にネットワークでき、更に搭乗手続きが不要なため、利便性が高まると想定される。また、東北地方及び北海道の交通機関の最大の問題である雪害に対しても強いため、運休や遅れが少なく、事故の心配がないなどの安全性も高い。

北海道経済連合会の調査報告書「北海道新幹線札幌延伸に伴う効果と地域の課題」（平成 18 年 7 月発表）では、北海道・本州間の在来線利用客は、平成 15 年時点では年間 280 万人であったが、北海道新幹線の開業によって新幹線利用客は、現在の 5 倍の約 1420 万人に増加すると予想されている。



出典:北海道経済連合会「北海道新幹線札幌延伸に伴う効果と地域の課題」調査報告書(平成18年度7月発表)

1.4.2 リニアモーターカー

(1) リニアモーターカーの概要

リニアモーターカーは、磁力による反発力または吸引力を利用して車体を軌道から浮上させ推進する鉄道である。現在は、上海トランスラピッドと HSST の愛知高速交通 100L 型が実用路線の営業運転を行っており、超電導リニアによる中央リニア新幹線は、東京-名古屋間で平成 39 年の先行開業、東京-大阪間で平成 57 年に全線開業を目指して計画が進められている。

(2) 磁気浮上式鉄道と他の交通機関との比較

1 人当たりの輸送にかかるエネルギー消費で比較した場合、リニアモーターカー(時速 500km) はガソリン自動車(時速 100km) の約 2 分の 1、航空機(時速 900km) の約 3 分の 1 である。ただし、同一速度でのエネルギー消費は従来の鉄道システムよりも多い。一方、高速移動可能でありながら、騒音や振動は比較的少ないといった特徴がある。

高速輸送での運用を考えた場合、速度に関しては鉄道と航空機の間位置し、航空機と比べエネルギー効率を始め、運用コストや利便性では有利となっている。

1.4.3 高速乗合バス、高速ツアーバス

(1) 高速乗合バス、高速ツアーバスの概要

高速乗合バスは、国土交通省に運行ダイヤや運賃などを届け出ており、決められた運行が義務付けられている。一方高速ツアーバスは、旅行会社が「募集型企画旅行」として乗客を募集し、バスの運行を行っており、利用者ニーズに合わせて臨機応変に運行内容を決めることができる。

高速乗合バスは高速道路の延長等を背景に着実に輸送人員が増加している。景気の低迷等による伸び悩みも見られるものの、平成20年度には全国で約1億1千万人を輸送し、近年では外国人個人旅行者による利用も広がっている。

更に、近年高速ツアーバス、客単価が高い大都市間の長距離夜行便を中心に、その輸送人員を伸ばしている。高速ツアーバス連絡協議会の調べでは、平成17年の利用者数は約23万人であり、平成22年には年間600万人に達している(平成23年6月14日「バス事業のあり方検討会」中間報告参照)。

(2) 宮城県内の高速乗合バス、高速ツアーバスを扱っている主要な事業者

宮城県内の高速乗合バス、高速ツアーバスを扱っている主要な事業者の路線状況は以下のようになっている。

協会名/事業社名	所在地	高速種類	宮城県路線	路線概要	所有時間	片道料金
東北急行バス(株) 仙台営業所	仙台市青葉区本町1-1-7	ツアーバス	東京-福島-仙台	金・土・日の限定夜行便	5時間40分	5,600円
		ツアーバス	東京-仙台	毎日夜行便	5時間30分	3,500円
JRバス東北(株)	仙台市青葉区五橋1-1-1	ツアーバス	仙台-青森県方面	昼行便、最高6便/日	4時間40分-5時間30分	4,680-5,700円
		乗合バス	仙台-岩手県方面	昼行便、最高9便/日	2時間10分-3時間40分	2,200-2,850円
		ツアーバス	仙台-秋田県方面	昼行便、最高9便/日	4時間40分-3時間35分	5,000-3,900円
		乗合バス	仙台-山形県方面	昼行便、6便/日	2時間10分	1,900円
		乗合バス	仙台-福島県方面	昼行便、最高9便/日	1時間30分-2時間30分	1,000-2,800円
		ツアーバス	仙台-いわき	昼行便、8便/日	3時間20分	2,600円
		ツアーバス	仙台-新潟	昼行便、8便/日	4時間	4,500円
		ツアーバス	仙台-新宿	昼行便、4便/日	5時間30分	4,500円
		ツアーバス	古川-泉-仙台-東京	夜行便、1便/日	6時間	6,500円
		ツアーバス	仙台-品川-横浜	夜行便、1便/日	6時間30分	5,500円
東日本急行(株)	仙台市泉区野村字新馬場屋敷14	乗合バス	仙台-岩手県方面	昼行便、最高10便/日	1時間20分-2時間40分	1,500-2,850円
		乗合バス	仙台-福島県方面	昼行便、10便/日	1時間	1,700円
宮城交通(株)	仙台市泉区泉ヶ丘3-13-20	ツアーバス	仙台-大阪-京都	夜行便、1便/日	12時間30分	11,930円
		ツアーバス	仙台-名古屋	夜行便、1便/日	9時間20分	10,190円
		ツアーバス	仙台-金沢	夜行便、1便/日	9時間35分	9,400円
		ツアーバス	仙台-富山-高岡	夜行便、1便/日	8時間	8,400円
		ツアーバス	仙台-成田-千葉	夜行便、1便/日	8時間	7,500円
		ツアーバス	仙台-石巻-新宿-渋谷	夜行便、1便/日	6時間45分	6,900円
		ツアーバス	仙台-青森県方面	昼行便、最高6便/日	4時間30分	4,680-5,700円
		ツアーバス	仙台-岩手県方面	昼行便、10便/日	4時間9分	3,200円
		ツアーバス	仙台-秋田県方面	昼行便、10便/日	3時間35分	4,000円
		ツアーバス	仙台-山形県方面	昼行便、最高10便/日	1時間17分-3時間05分	900-3,100円
		乗合バス	仙台-岩手県方面	昼行便、最高10便/日	1時間35分-2時間37分	1,700-2,850円
		乗合バス	仙台-山形県方面	昼行便、8便/日	1時間35分	1,100円
		乗合バス	仙台-福島県方面	昼行便、10便/日	1時間30分-2時間20分	1,000-1,800円
山交バス(株) 仙台営業所	仙台市宮城野区日の出町1-3-28	乗合バス	仙台-山形県各都市	昼行便、最高12便/日	1時間16分-2時間28分	900-2,500円
		ツアーバス	仙台-酒田	昼行便、2便/日	3時間5分	5,800円
岩手県交通(株) 宮城県営業所	栗原氏金城干谷沢7-8	乗合バス	仙台-岩手県各都市	昼行便、最高10便/日	2時間10分-3時間55分	2,200-2,850円
羽後交通(株) 宮城営業所	大崎市古川清水字成田御蔵場106-1	乗合バス	仙台-秋田県各都市	昼行便、最高4便/日	3時間35分-4時間30分	4,000円

※2012年09月のデータである。

※所有時間及び金額は目安であり、季節等により変動する。

出典:各事業者のホームページ

2. 仙台空港利用者及び東北地方旅客の動向

2-1 国内旅客の動向

国内旅客の動向を把握するため、東北エリア全体の動向及び仙台空港の動向を整理した。また、他の交通モードも含む旅客流動を把握するため、宮城県を中心とする旅客流動の整理を実施した。

2.1.1 東北エリア全体の動向

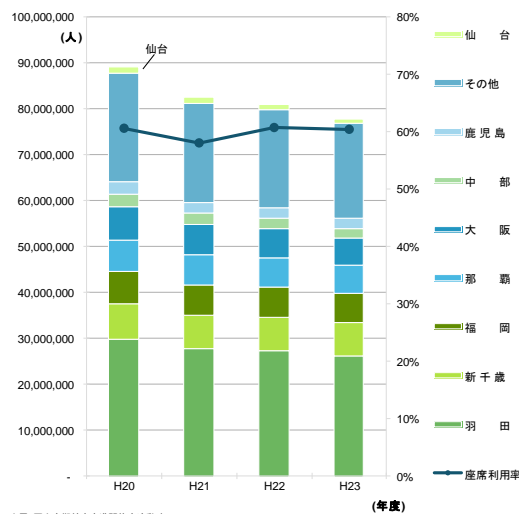
(1) 日本全体及び東北エリアの定期国内線旅客数の推移

日本全体の国内線旅客数は減少傾向にあるが、中でも東北エリアの国内線旅客数には特に大きな減少が見られる。

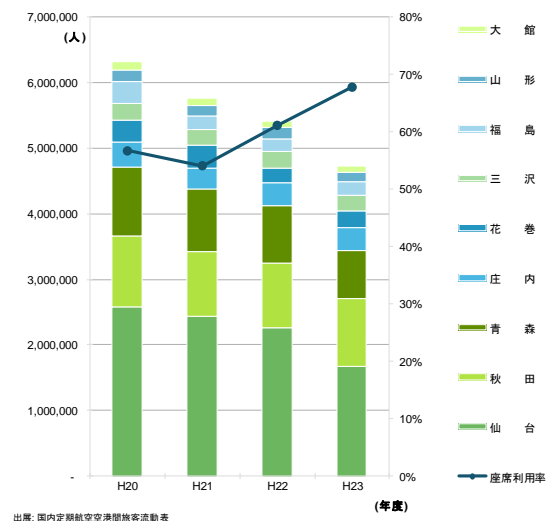
日本全体の空港利用者で見た場合、羽田空港の利用が圧倒的に多く、新千歳、福岡、那覇、伊丹の各空港を合計すると全体の過半超を占める。仙台空港の利用者数の日本全体に占める割合は極めて小さいが、東北エリアでは、最も利用者数が多く、その約3割を占めている。

日本全体の座席利用率は60%前後である。一方、東北エリアでは機材の小型化の影響で直近2年間で回復傾向にあり、平成23年度は70%弱の利用率であった。

日本全体の定期国内線旅客数の推移



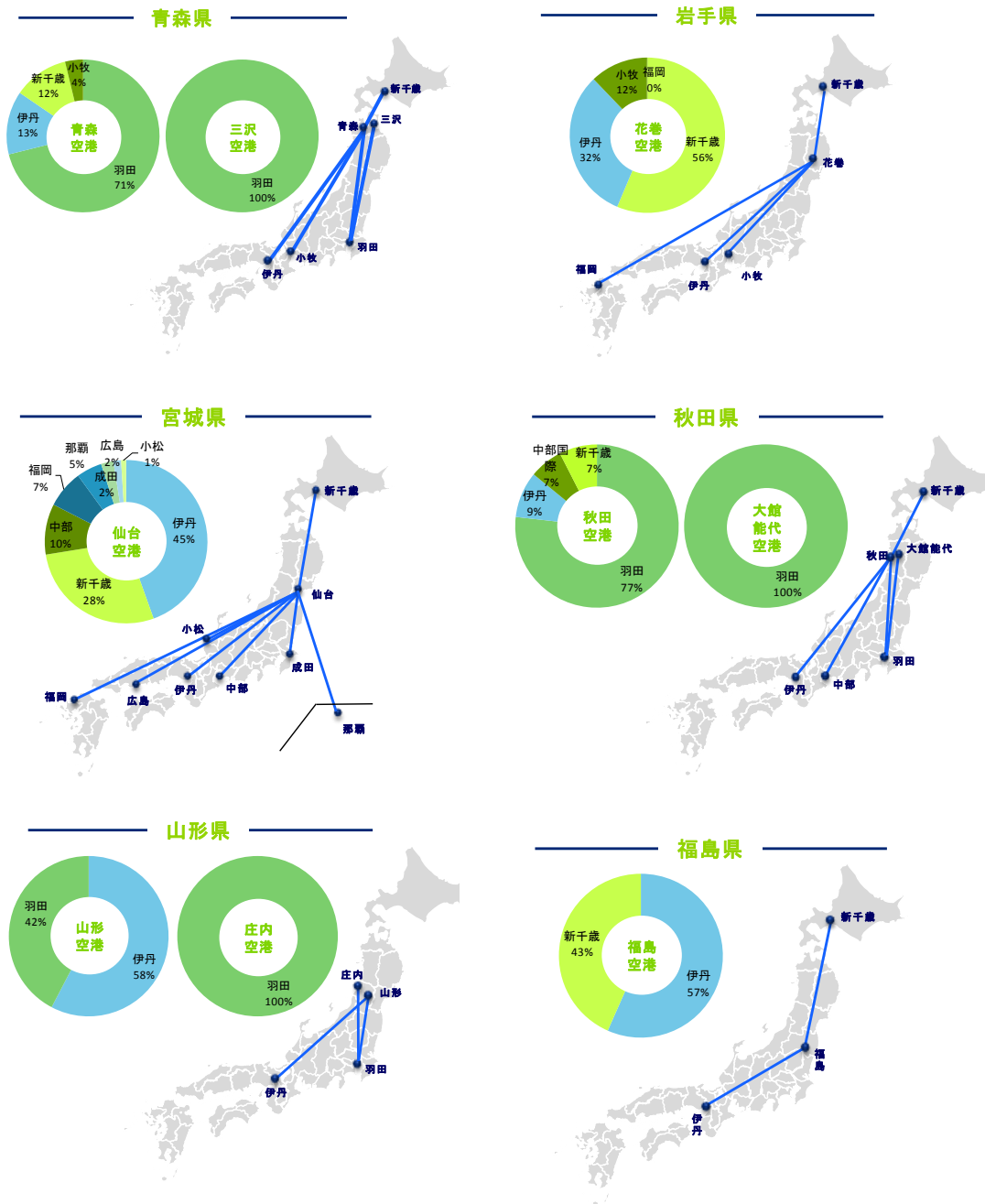
東北エリアの定期国内線旅客数の推移



(2) 東北エリアの国内線ネットワーク形成状況（平成23年3月30日現在）

青森県、秋田県、山形県では、羽田便と伊丹便が航空路線のシェアの大半を占める。一方、岩手県、宮城県、福島県は、羽田便はないものの、伊丹便と新千歳便がそのシェアの大半を占める状況にある。また、東北エリアの空港間を結ぶ航空路線は形成されていない。

従って、東北エリアの国内線ネットワークは、羽田空港や伊丹空港等の大規模空港を中心として形成されていることが窺える。

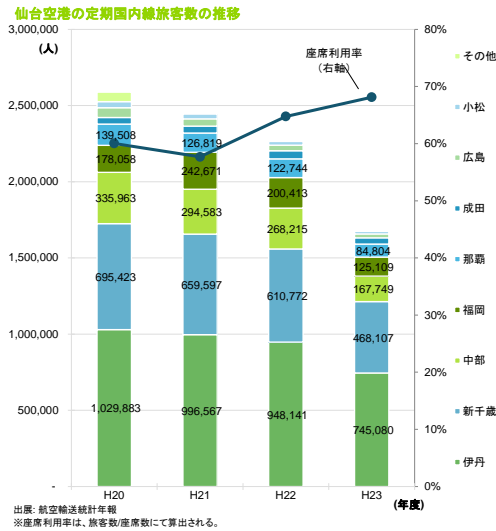


2.1.2 仙台空港の動向

(1) 定期国内線の状況

仙台空港の定期国内線利用者数は従来から減少傾向にあるが、震災の影響を受けた平成 23 年度は特に大きな減少が見られる。これは悪天候の運航停止等の影響が大きい。

航空会社別では、ANA が特に大きな存在感を放っており、コードシェア便も含めると仙台空港の定期路線の全てに就航している。



仙台空港の定期国内線旅客数の推移

定期国内路線	航空会社	便数 (日)	所要時間 (目安)
仙台⇄東京 (成田)	全日本空輸株式会社	2往復	1時間00分
	アイベックスエアラインズ株式会社/全日本空輸株式会社	1往復	
仙台⇄大阪 (伊丹)	アイベックスエアラインズ株式会社/全日本空輸株式会社	2往復	1時間20分
	全日本空輸株式会社	6往復	
仙台⇄名古屋 (中部)	日本航空株式会社	6往復	1時間10分
	アイベックスエアラインズ株式会社/全日本空輸株式会社	2往復	
仙台⇄札幌 (新千歳)	全日本空輸株式会社	4往復	1時間10分
	日本航空株式会社	4往復	
	A D O/全日本空輸株式会社	4往復	
仙台⇄那覇	全日本空輸株式会社	1往復	2時間50分
仙台⇄小松	アイベックスエアラインズ株式会社/全日本空輸株式会社	1往復	1時間05分
仙台⇄広島	アイベックスエアラインズ株式会社/全日本空輸株式会社	1往復	1時間35分
	全日本空輸株式会社	1往復	
仙台⇄福岡	アイベックスエアラインズ株式会社/全日本空輸株式会社	3往復	1時間55分
	日本航空株式会社	2往復	

(2) 仙台空港の路線別旅客数と座席利用率の推移

仙台空港発着路線は、中部路線を除いて座席利用率は上昇傾向にある。また、震災の影響を受けた平成 23 年度を除き、成田路線の旅客数は増加傾向であるが、その他の路線は減少している。

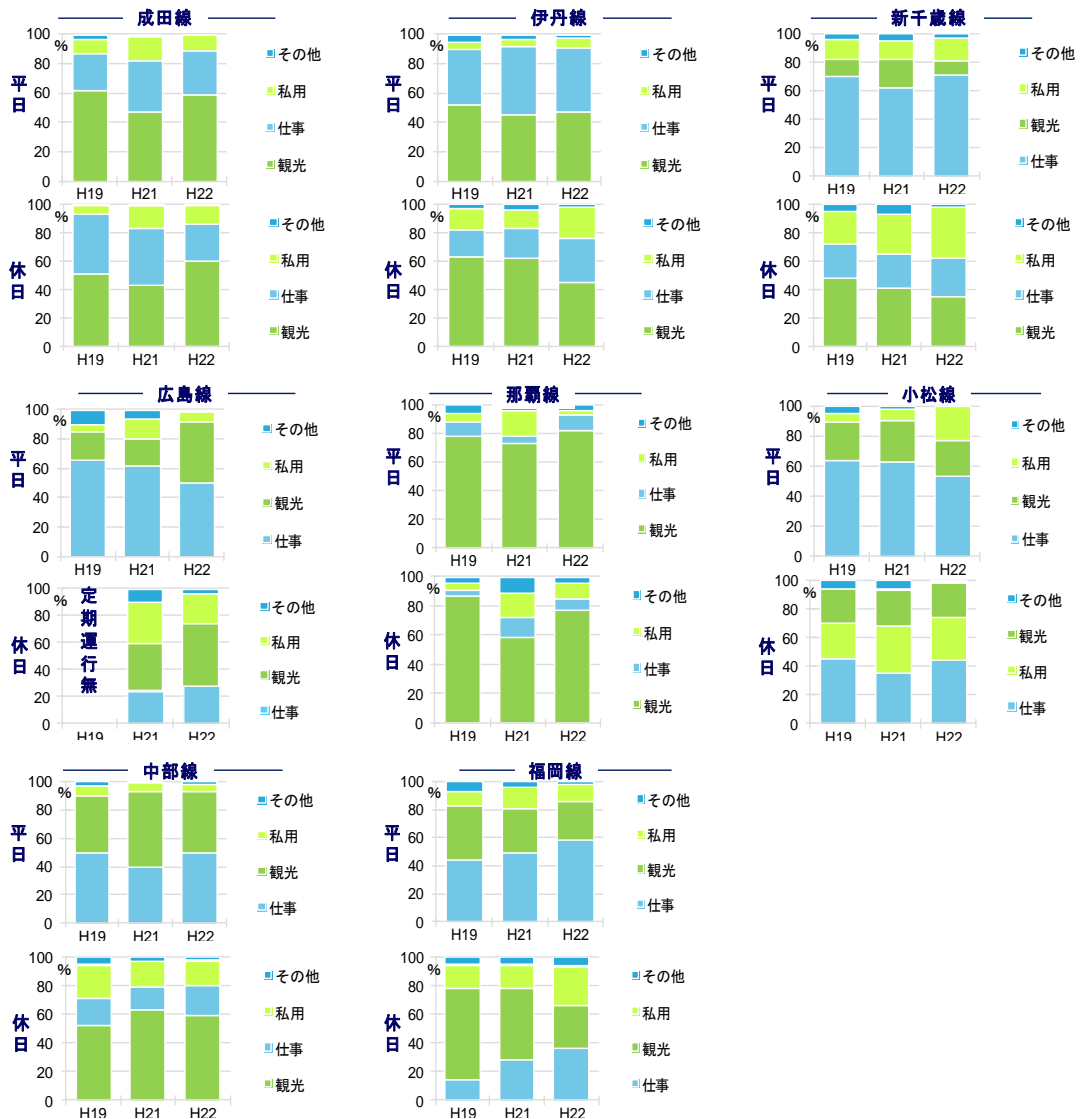


出展: 航空輸送統計年報

※座席利用率は、旅客数/座席数にて算出される。

(3) 仙台空港国内線利用者の旅行目的

成田、伊丹、那覇線は観光を目的とした利用者が多く、小松、広島、福岡線では仕事を目的とする利用者の割合が多い。新千歳、中部線では、平日は仕事、休日は観光を目的とする割合が多くなっている。



出典: 旅客動態調査 旅行目的

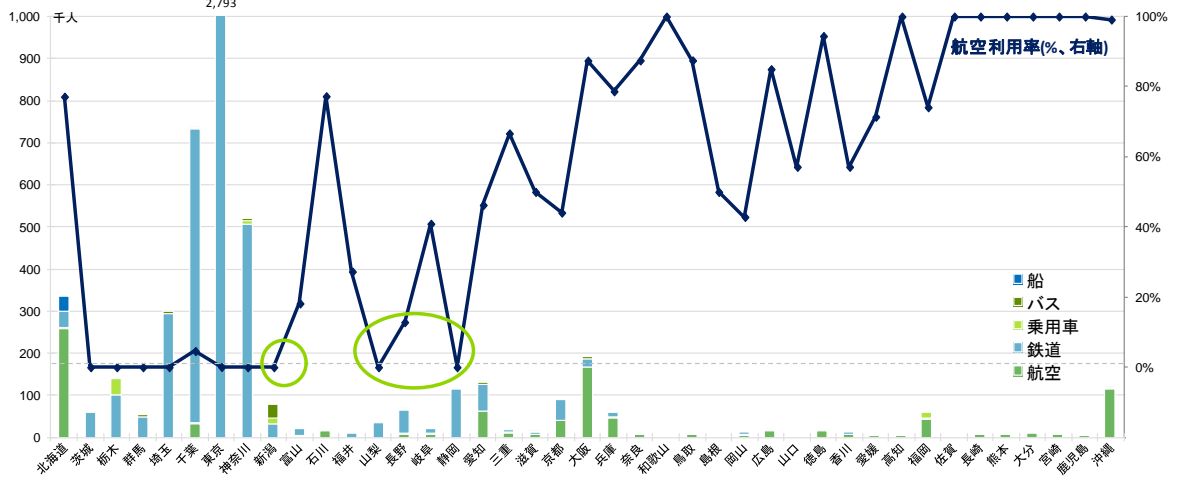
※情報源である旅客動態調査は、各年度のうち1日のみをサンプルとして抽出し、実施されたアンケート結果である。従い、アンケート結果が必ずしも年間ベースでの実態や傾向を反映していない可能性があることにご留意されたい。

2.1.3 宮城県の旅客流動動向

(1) 宮城県から各都道府県への流出状況と航空利用率（東北エリア間移動を除く）

宮城県からの流動が多いのは、1位東京、2位千葉、3位神奈川の順である。航空利用率についてみると、関東地方の他、山梨、新潟、長野、静岡への移動時における航空利用率が低い結果となっている。

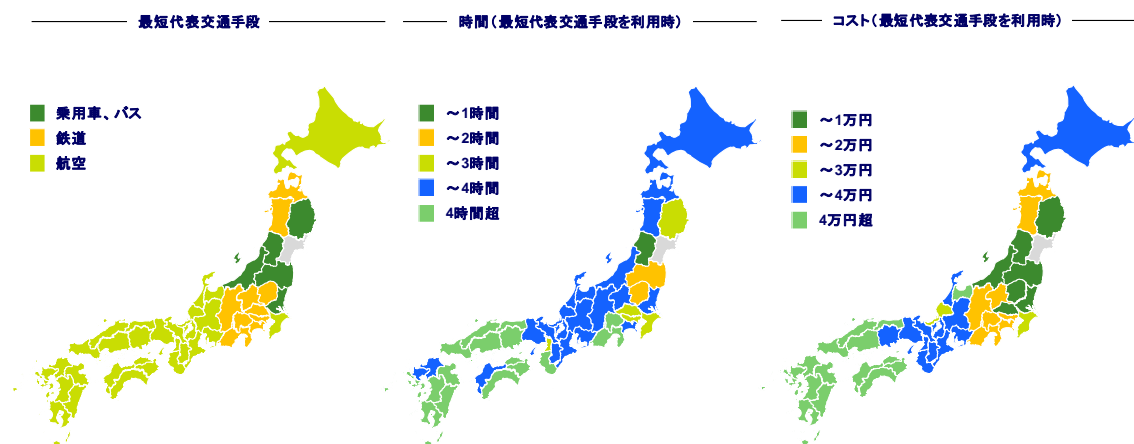
宮城県からの各都道府県への流出状況（東北6県を除く、代表交通機関別）



注1: ①航空、②鉄道、③船、④バス、⑤乗用車の順で利用した幹線交通機関を代表交通機関としている。例えば、鉄道から航空に乗り継いだ場合、代表交通機関は「航空」となる。
 注2: 秋季の平日、休日の2日が調査実施時期であり、サンプルには偏りがあるため、母集団を必ずしも代表していない。また、調査実施時期は平成18年度であるため、必ずしも現時点と同様の状況にない点に留意されたい。
 出典: 平成18年度 全国幹線旅客純流動調査

(2) 宮城県と各都道府県間の最短代表交通手段（時間、コスト）

宮城県から各都道府県への交通手段と移動時間、コストを見ると、北海道及び富山県より西の地域への移動時には航空機を主要交通手段としており、3時間以上の時間、3万円以上のコストを要する。



注1: ①航空、②鉄道、③船、④バス、⑤乗用車の順で利用した幹線交通機関を代表交通機関としている。例えば、鉄道から航空に乗り継いだ場合、代表交通機関は「航空」となる。
 注2: 地点間を最短の時間、最小の距離・費用等は、総合交通分析システム(NITAS)データに基づく。また、基準地点は、県庁又は当該ゾーン内の人口最大市町村役場としている。
 注3: 秋季の平日、休日の2日が調査実施時期であり、サンプルには偏りがあるため、母集団を必ずしも代表していない。また、調査実施時期は平成18年度であるため、必ずしも現時点と同様の状況にない点に留意されたい。
 出典: 平成18年度 全国幹線旅客純流動調査

2-2 国際旅客の動向

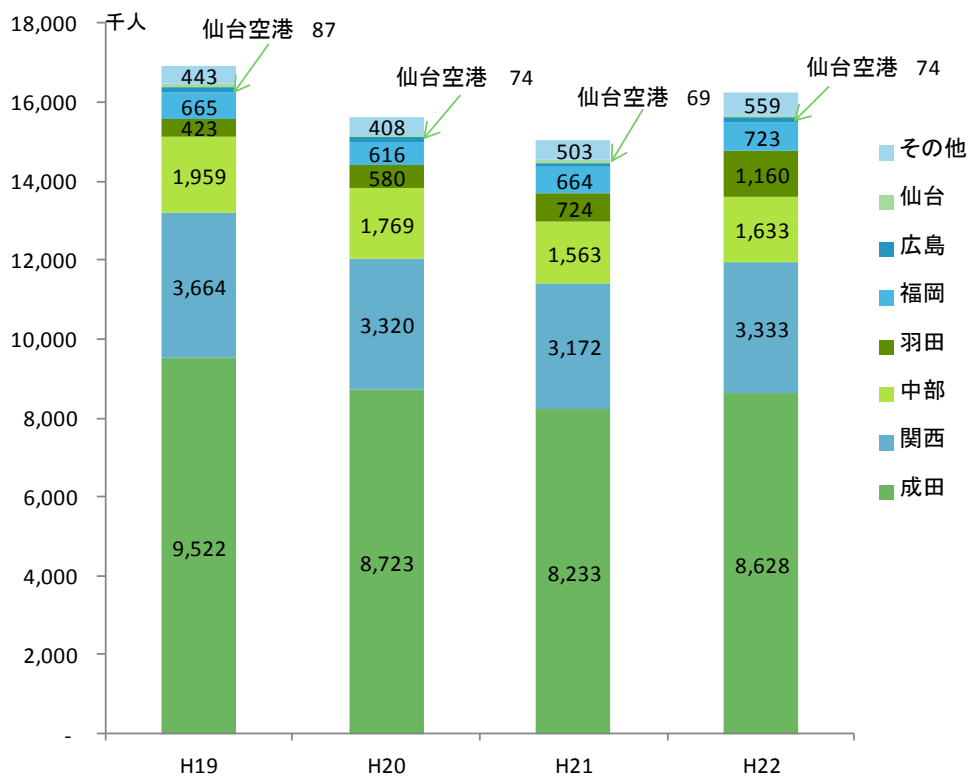
出国日本人旅客、入国外国人旅客に分けて、その利用空港や属性、流動状況を東北エリアや仙台空港を中心に整理した。

2.2.1 出国日本人旅客の動向

(1) 日本人全体の利用（出国）空港

出国日本人を全体としてみた場合、主に成田空港、関西国際空港、中部国際空港の三空港が全体の約85%を占めており、仙台空港が占める割合は1%未満にとどまっている。

日本人全体の利用(出国)空港

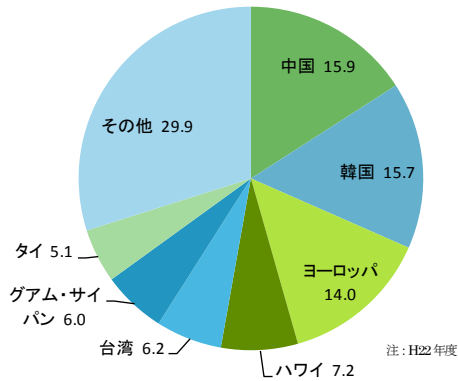


出典：国際航空旅客動態調査 居住地別出国空港別旅客数

(2) 日本全体、東北エリアの日本人の海外渡航先

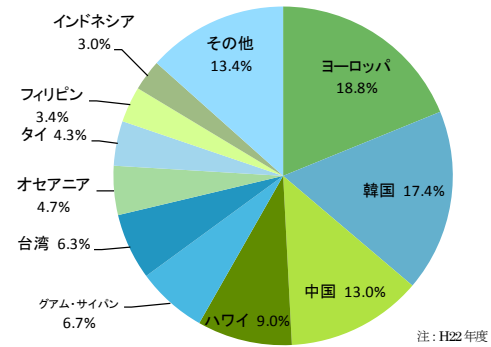
日本人全体及び東北エリア居住者の主要海外渡航先は、順位の変動はあるものの上位の地域はほぼ同じであり、中国、韓国、ヨーロッパ、ハワイ、台湾、グアム、サイパンとなっている。

日本人全体の海外渡航先



出典：国際航空旅客動態調査 居住地別出国先構成

東北エリア居住日本人の海外渡航先

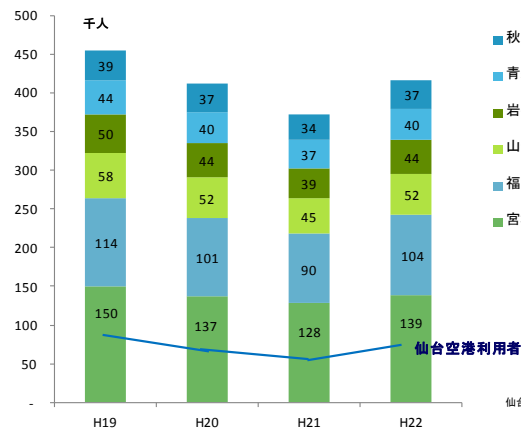


出典：国際航空旅客動態調査 出国先別出国空港別旅客数

(3) 東北エリア居住の日本人出国者と利用（出国）空港および海外渡航先

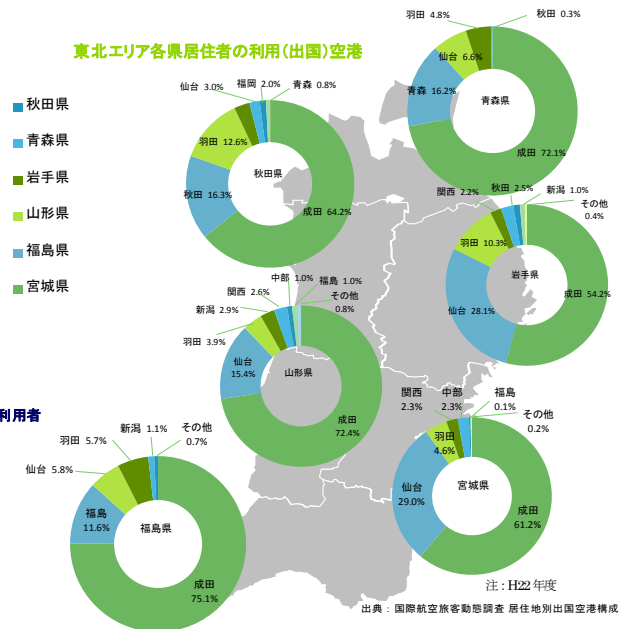
平成 21 年度のリーマン・ショックによる出国者数減少を除き、東北エリア居住の日本人出国者数に大きな変化は見られない。宮城県と岩手県居住者による仙台空港利用率は他県に比べて、高い水準となっている。

東北エリア居住の日本人出国者



出典：国際航空旅客動態調査 居住地別出国空港旅客数

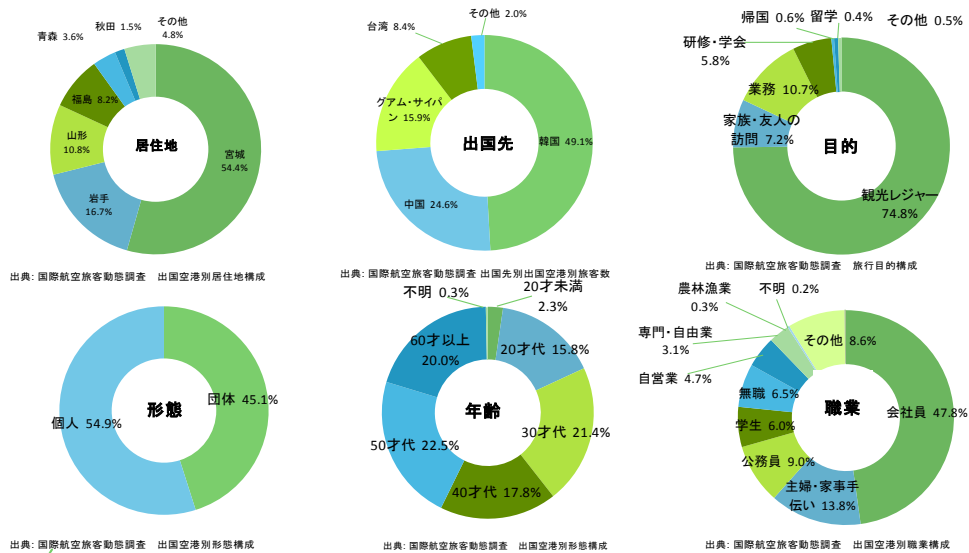
東北エリア各県居住者の利用（出国）空港



出典：国際航空旅客動態調査 居住地別出国空港構成

(4) 日本人（出国空港：仙台空港）の属性

仙台空港利用者の過半数が宮城県民であり、次いで岩手県民となっている。渡航先は、国際定期便が就航している韓国、中国、グアム、サイパン、台湾が大部分を占めている。旅行目的は、観光レジャーが75%超であり、また、旅行形態については個人がやや団体を上回っている。出国日本人の主な年齢層は、20歳代から50歳代と幅広く、職業も会社員を中心に多岐に渡っている。



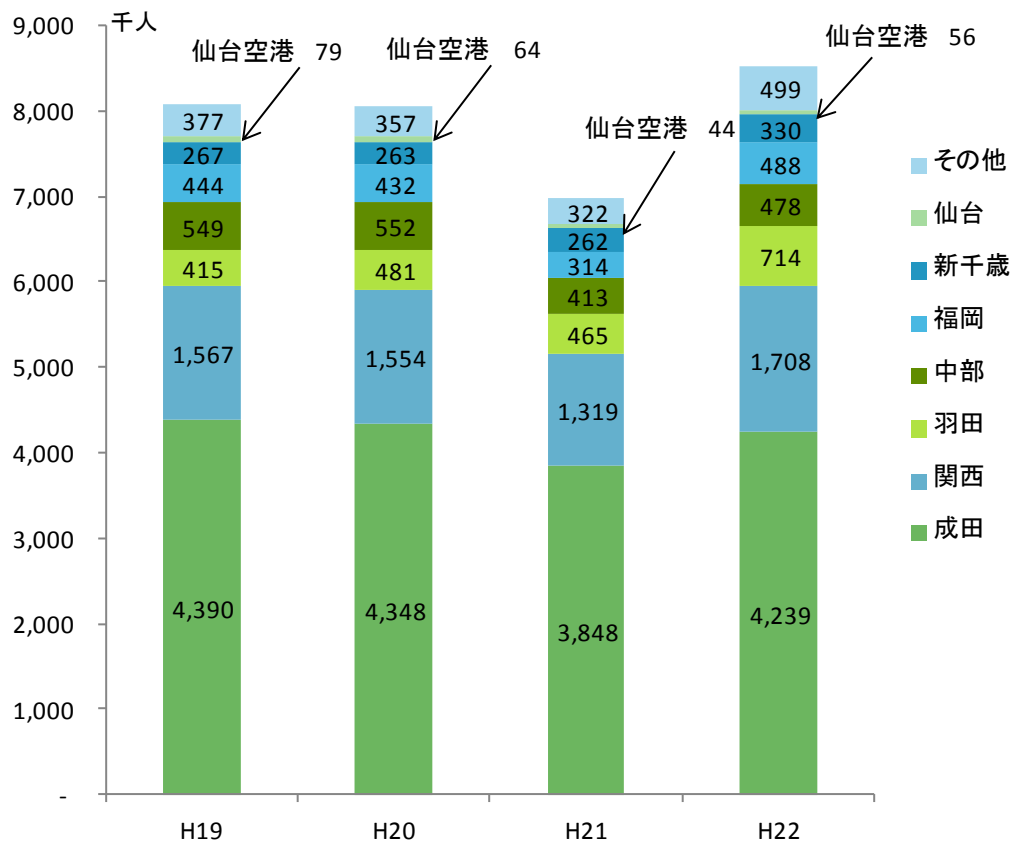
注：H22年度

2.2.2 入国外国人旅客の動向

(1) 訪日外国人の利用（出国）空港と国内訪問地域

日本への訪問外国人を全体としてみた場合、主に成田空港、関西国際空港、中部国際空港が利用されており、仙台空港が占める割合は1%未満にとどまっている。

訪日外国人の利用(出国)空港

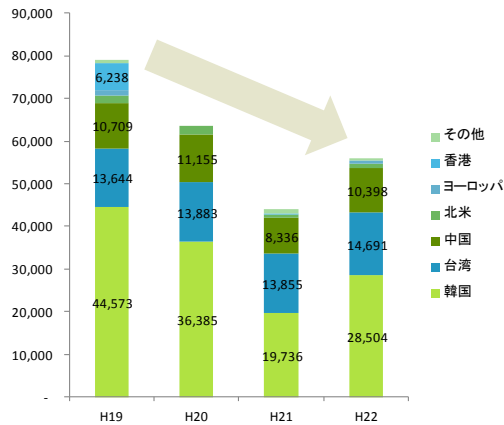


出典：国際航空旅客動態調査出国空港別国籍別旅客数

(2) 訪日外国人数（出国空港：仙台空港）と国籍

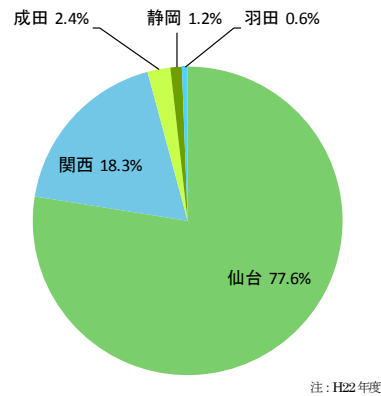
リーマンショックの影響による一時的な大幅減少もあるが、仙台空港を利用する出国者数は、近年減少傾向にある。訪日外国人の国籍は、国際定期便が就航している韓国、台湾、中国が主となっている。仙台空港にて入出国する訪日外国人が大部分だが、関西空港から入国し仙台空港で出国する訪日外国人も2割弱存在している。

仙台空港を出国空港とした訪日外国人数と国籍の推移



出典：国際航空旅客動態調査 出国空港別国籍別旅客数

仙台空港を出国空港とした訪日外国人の入国空港



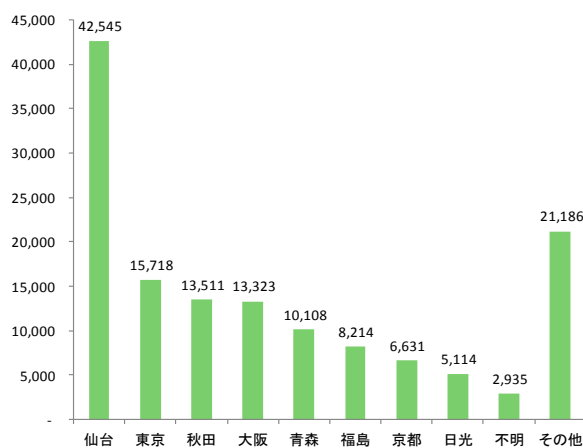
注：H22年度

出典：国際航空旅客動態調査 出国空港別入国空港

(3) 空港別外国人旅客の国内の訪問地・入出国

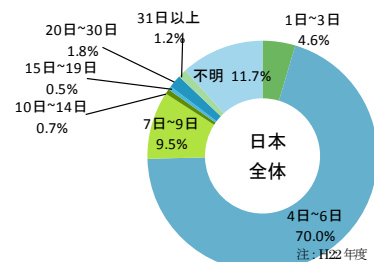
仙台空港を出国時に利用した訪日外国人は、東北エリア及び東京・大阪・京都を中心に訪問している。また、日本滞在日数は、約7割が4-6日間、仙台滞在日数は、約6割が1-2泊となっている。

仙台空港を利用(出国)した訪日外国人の国内訪問地域

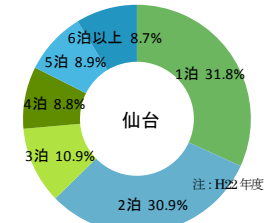


※国内訪問地域は複数回答可であることから、出国訪日外国人数と国内訪問地数が一致しないことに留意されたい。
出典：国際航空旅客動態調査 出国空港別日本国内訪問地別旅客数

仙台空港を利用(出国)した訪日外国人の日本全体・仙台的滞在日数



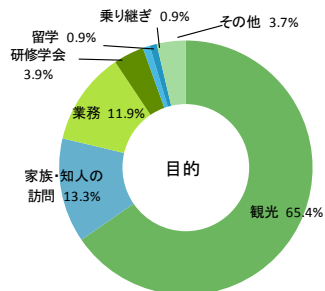
出典：国際航空旅客動態調査 出国空港別滞在日数分布



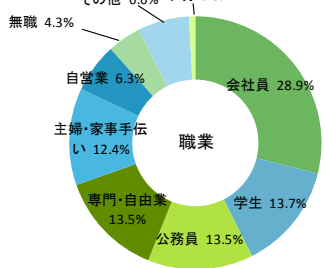
注：H22年度
出典：国際航空旅客動態調査 訪問地別宿泊日数分布

(4) 訪日外国人（出国空港：仙台空港）の属性

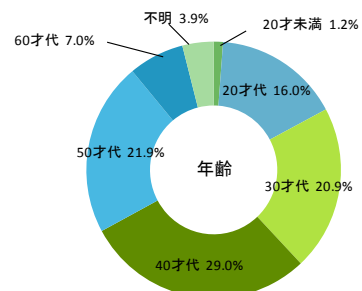
外国人旅客の訪日目的は、観光目的が**65%超**であり、家族・知人の訪問目的や業務目的がそれぞれ**10%超**となっている。訪問外国人の年齢構成は、**20歳代から50歳代**と幅広く、職業構成は会社員を中心としながらも全体的に幅広く、旅行形態としては**団体が個人を上回っている**。



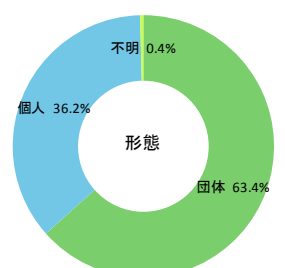
出典：国際航空旅客動態調査 出国空港別旅行目的構成



出典：国際航空旅客動態調査 出国空港別職業構成



出典：国際航空旅客動態調査 出国空港別年齢構成



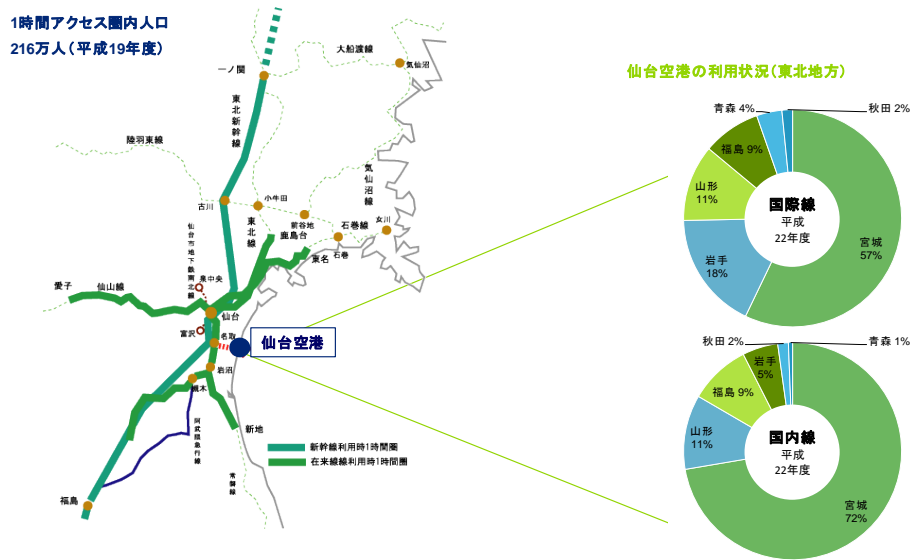
出典：国際航空旅客動態調査 出国空港別旅行形態構成

注：H22年度

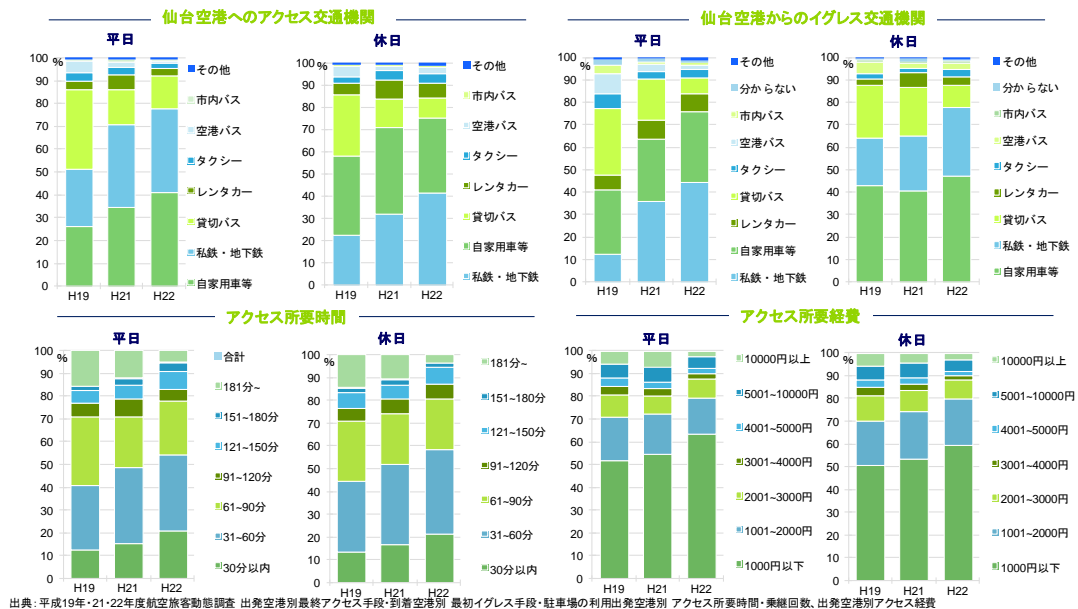
2-3 空港へのアクセス状況

(1) 仙台空港へのアクセス

仙台空港へ1時間以内でアクセス可能な人口は平成19年(2007年度)度時点で、216万人である。仙台空港の国際線のうち約6割、国内線のうち約7割の利用者は、宮城県居住者で占められている。



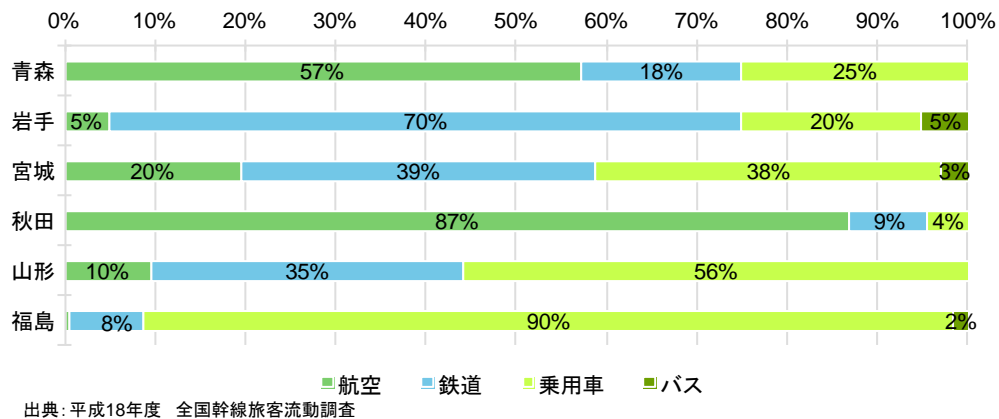
仙台空港へのアクセス交通機関及び空港からのイグレス交通機関は、平日・休日共に自家用車等、私鉄・地下鉄が中心となっている。アクセス所要時間は1時間半以内が大部分で、所要経費は約8割が2000円以下となっている。



(2) 成田空港へのアクセス

成田空港への距離が近い福島県では乗用車でのアクセスが多い一方で、距離の遠い青森県と秋田県は航空利用率が高くなっている。成田空港へのアクセスは、飛行機が最も早い値段が高く、バスは最もコストが安い長時間を要する。

成田空港への交通手段選択状況



成田空港へのアクセス費用・時間比較

手段	経路（代表例）	費用	時間
青森県	【航空】青森駅⇒青森空港⇒羽田空港⇒成田空港	37,000円	5.0時間
	【電車】新青森駅⇒東京⇒成田空港	20,000円	5.5時間
	【乗用車】青森⇒成田空港	21,000円	9.0時間
岩手県	【航空】盛岡駅⇒花巻空港⇒新千歳空港⇒成田空港	63,000円	4.0時間
	【電車】盛岡駅⇒上野⇒成田空港	15,000円	4.0時間
	【乗用車】盛岡⇒成田空港	15,000円	7.5時間
宮城県	【航空】仙台駅⇒仙台空港⇒成田空港	21,000円	2.0時間
	【電車】仙台駅⇒上野⇒成田空港	13,000円	3.0時間
	【乗用車】仙台⇒成田空港	11,000円	5.5時間
	【バス】仙台駅⇒成田空港	8,000円	8.0時間
秋田県	【航空】秋田駅⇒秋田空港⇒羽田空港⇒成田空港	30,000円	4.5時間
	【電車】秋田駅⇒上野⇒成田空港	20,000円	5.5時間
	【乗用車】秋田⇒成田空港	17,000円	8.0時間
山形県	【航空】山形駅⇒山形空港⇒羽田空港⇒成田空港	24,000円	4.0時間
	【電車】山形駅⇒上野⇒成田空港	12,000円	4.0時間
	【乗用車】山形⇒成田空港	12,000円	5.5時間
福島県	【航空】福島駅⇒福島空港⇒大阪空港⇒成田空港	58,000円	6.0時間
	【電車】福島駅⇒上野⇒成田空港	9,000円	3.0時間
	【乗用車】福島⇒成田空港	9,000円	4.5時間
	【バス】福島駅⇒成田空港	6,000円	5.5時間

注)

*1 2012年7月30日現在の状況であり、日時により結果が異なる場合がある。また、費用・時間ともに概算である。

*2 飛行機費用は正規運賃により計算している

*3 バスに関しては、成田空港まで直通バスのある仙台と福島のみ集計している

*4 乗用車費用は、有料道路利用料金と概算ガソリン代を合計している。

出典：駅探、Navitime

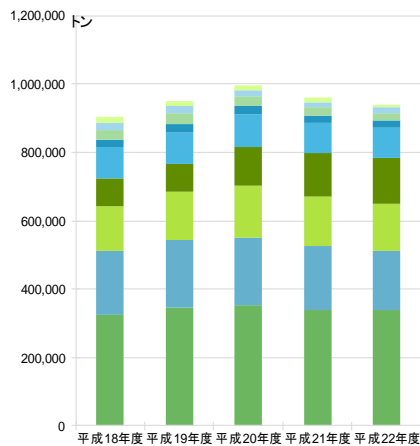
3. 国内航空貨物の動向

3-1 全国及び東北6県における国内航空貨物の動向

全国の国内航空貨物量は、戦後からの現在に至る長期的視野に立てばわが国の発展とともに概ね順調に取扱量を増加させてきた。しかし、平成20年度の世界金融危機発生以後、全国的に減少傾向にある。

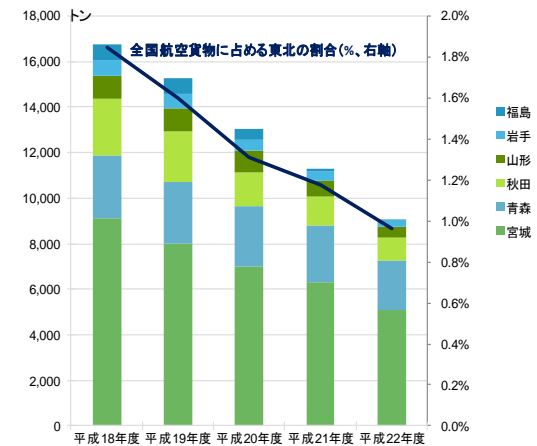
また、全国における東北6県の航空貨物量は従来から極めて限定的であり、さらに最近においては一貫して減少傾向にある。

全国の航空貨物量の推移



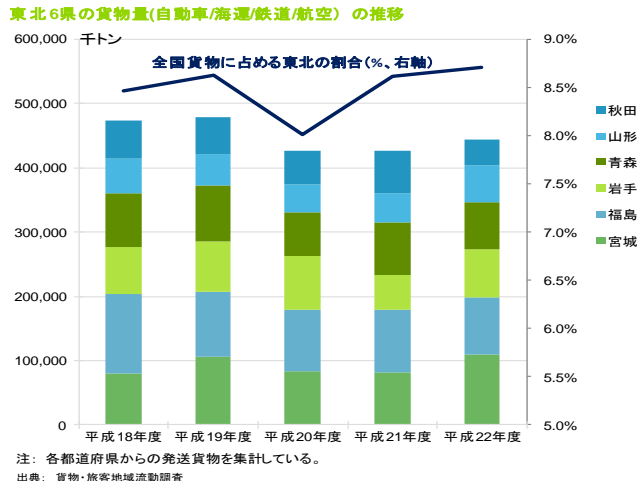
注：各都道府県からの発送貨物を集計している。
出典：貨物・旅客地域流動調査

東北6県の航空貨物量の推移

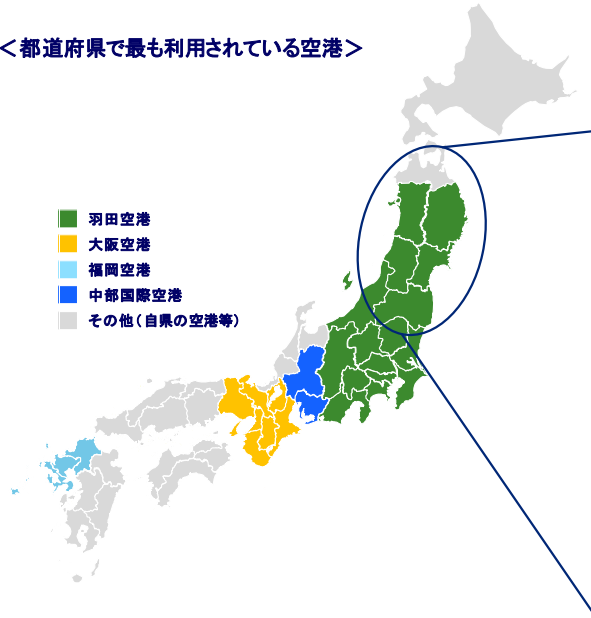


注：各都道府県からの発送貨物を集計している。
出典：貨物・旅客地域流動調査

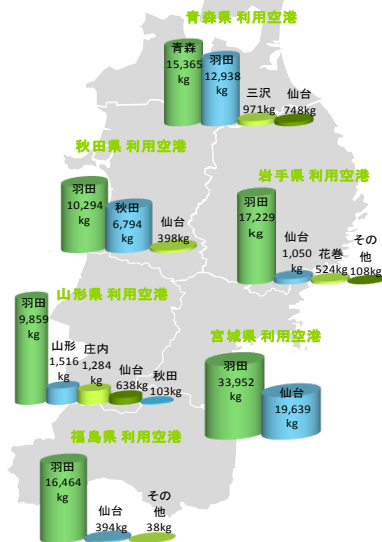
東北6県の航空貨物量は減少しているものの、東北6県の発送貨物量自体は、平成20年度の世界金融危機の影響はあるが、減少傾向にあるわけではないため、東北6県の航空貨物は仙台空港以外の空港を利用していることが推察される。平成23年10月23日の航空貨物動態調査によれば、東北6県からの航空貨物輸送は羽田空港利用が最も多い。このことから、東北6県の国内線発着回数の減少（ベリー便の減少）とともに、東北6県の航空貨物は、羽田空港等首都圏の空港に集中していると考えられる。



<都道府県で最も利用されている空港>

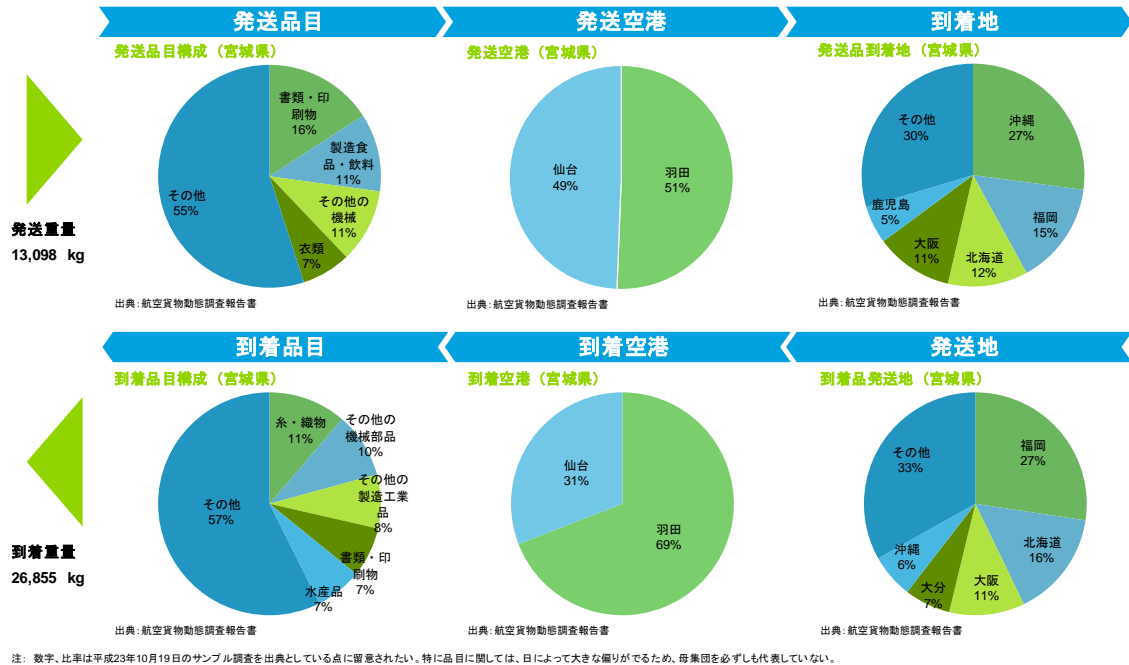


<東北6県の空港利用状況(平成23年10月24日)>



3-2 宮城県における国内航空貨物の動向

宮城県の航空貨物輸送は、主に仙台空港及び羽田空港を利用しており、相手先都道府県は、福岡、沖縄、北海道、大阪が中心となっている。品目は発送・到着品目共にばらつきが見られる。

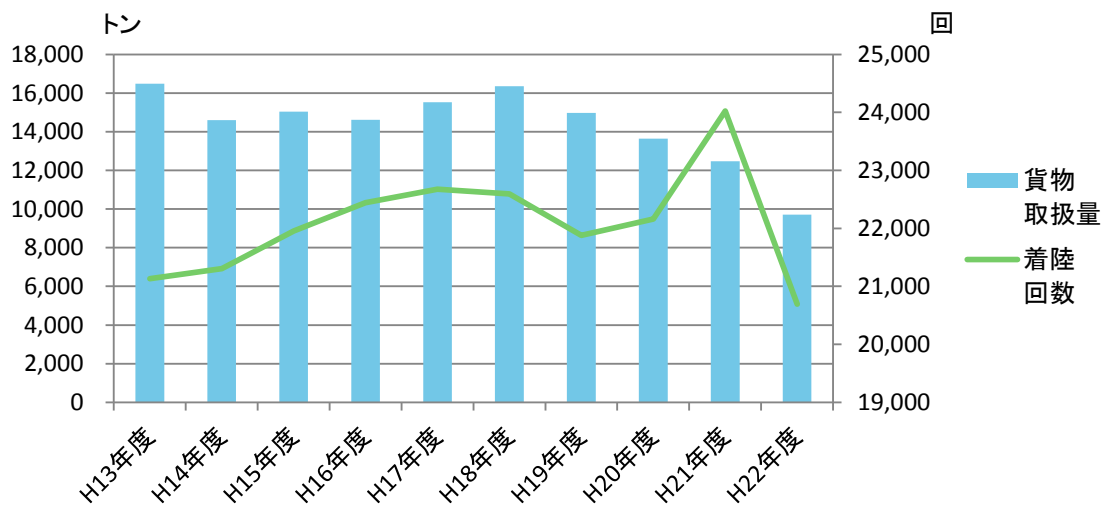


3-3 仙台空港の国内航空貨物利用状況

3.3.1 国内航空貨物の取扱量推移

仙台空港における国内航空貨物取扱量は、平成18年度以降、一貫して減少傾向にある。

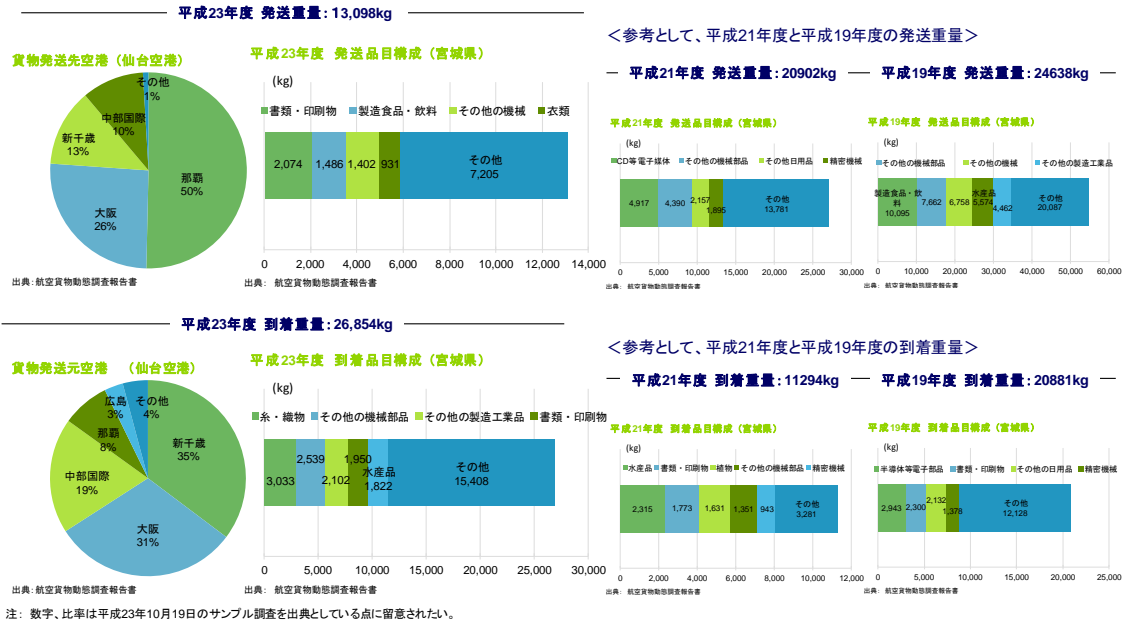
仙台空港国内線着陸回数(右軸)及び貨物取扱量(左軸)



出典:国土交通省「空港管理状況調査」

3.3.2 貨物発着空港と取扱品目

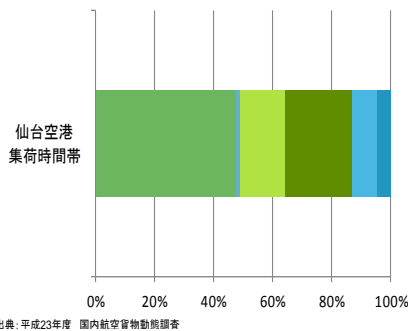
仙台空港からの貨物発送先及び仙台空港への貨物発送元の空港は、新千歳空港、大阪空港、那覇空港、中部国際空港の4空港である。なお、発着品目は、年度によりばらつきが見られる。サンプル抽出日によるばらつきと推測される。



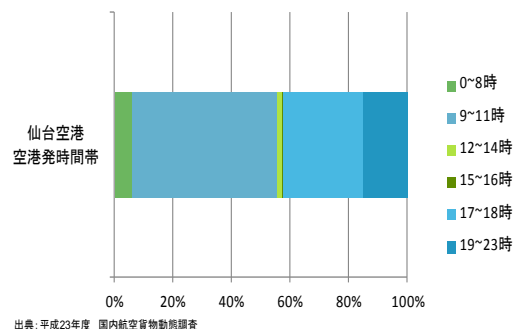
3.3.3 集荷・空港発時間及び品目別集荷・持ち込み時間帯別構成

仙台空港の集荷時間帯は0-8時に集中しており、空港発の時間帯は9-11時に集中している。すなわち、午前中に主な集荷・発送が行われている状況にある。

仙台空港の集荷時間帯別構成



仙台空港の空港発時間帯別構成



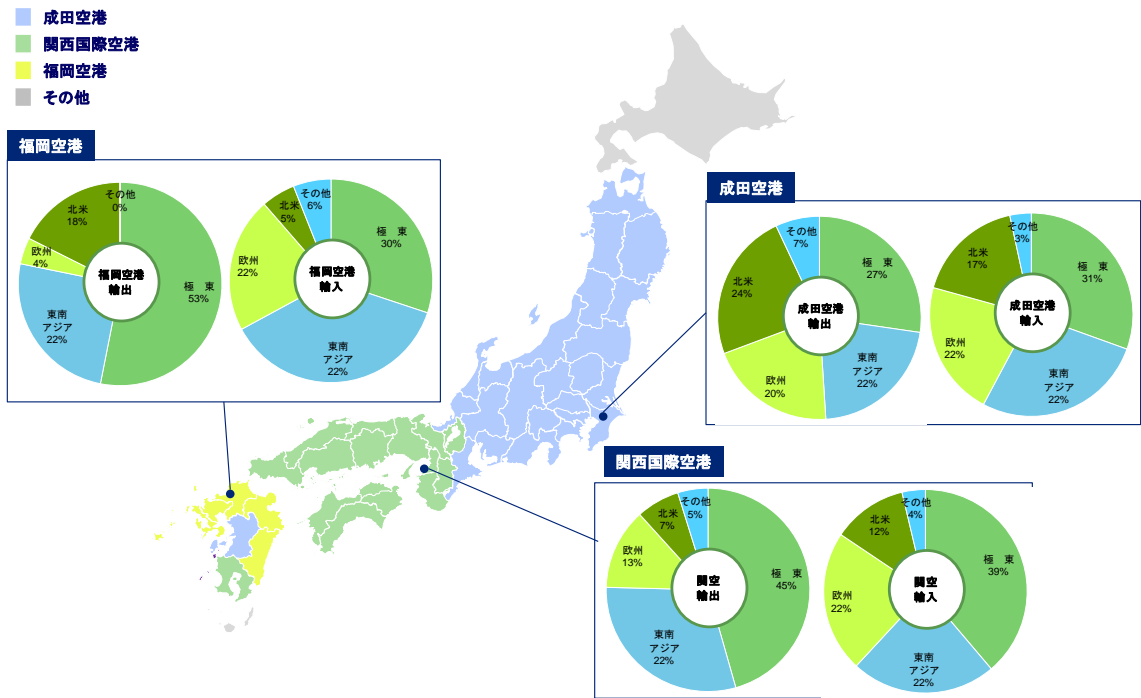
4. 国際航空貨物の動向

4-1 全国における国際航空貨物の動向

全国の国際航空貨物量は、ここ最近においては平成20年度の世界金融危機の影響による落ち込みはあるものの、戦後からの現在に至る長期的視野に立てばわが国及び世界経済の発展とともに国際航空貨物についても概ね順調に取扱量を増加させている。

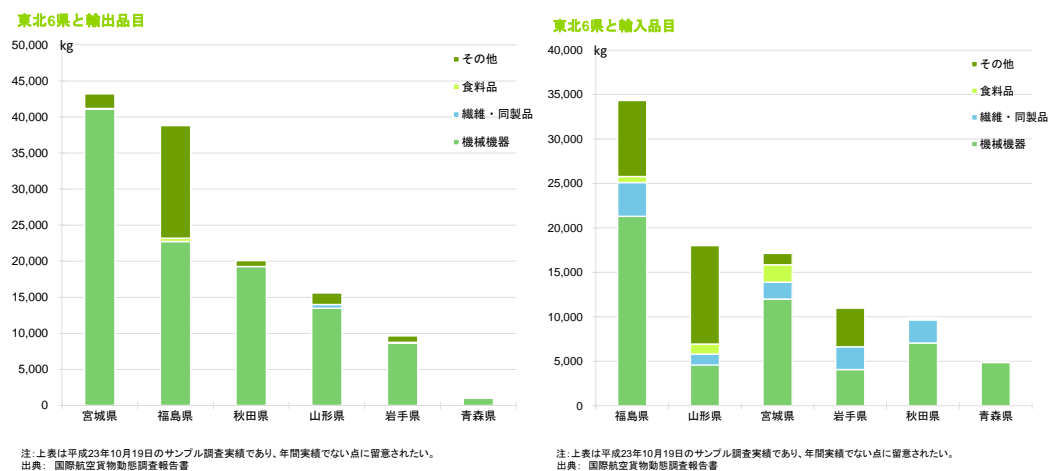
国際航空貨物の取引相手地域は、アジア(極東、東南アジア)を中心に、北米、欧州となっている。また、国際航空物流の主要空港は成田空港、関西国際空港、福岡空港の3空港となっ

ており、今後、さらなる国際物流ハブ空港化により、国際航空貨物の拠点集中化が進むと考えられる。



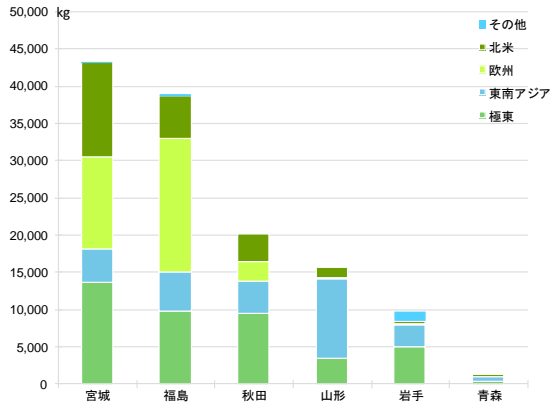
4-2 東北6県における国際航空貨物の動向

東北6県における国際航空貨物輸送は、圧倒的に成田空港が利用されている。



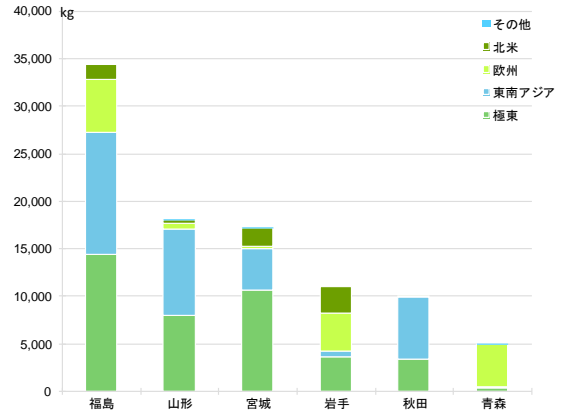
東北からの輸出入の相手先はアジア（極東と東南アジア）が占める割合が大きい。

東北6県と相手国地域（輸出）



注: 上表は平成23年10月19日のサンプル調査実績であり、年間実績でない点に留意されたい。
出典: 国際航空貨物動態調査報告書

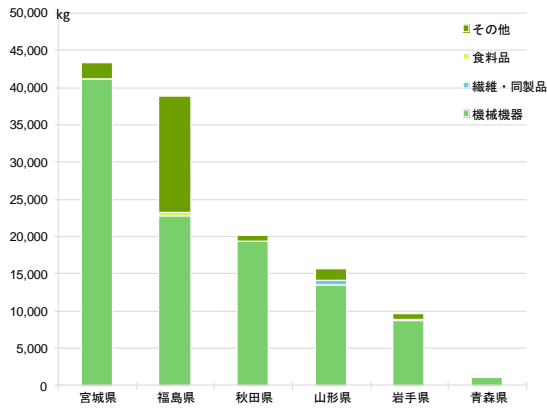
東北6県と相手国地域（輸入）



注: 上表は平成23年10月19日のサンプル調査実績であり、年間実績でない点に留意されたい。
出典: 国際航空貨物動態調査報告書

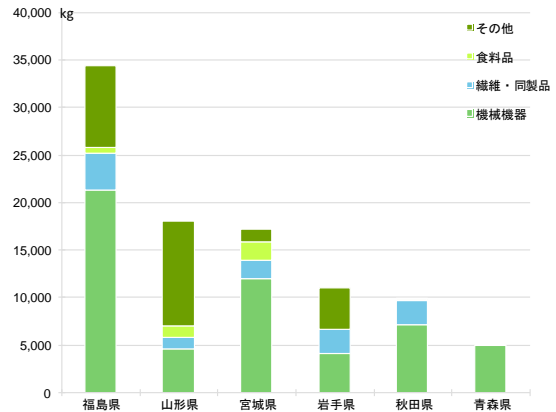
品目としては、輸出は、電子部品を中心とする機械機器が大きな割合を占め、輸入は、機械機器だけでなく、繊維や食料品も一定程度含まれている。

東北6県と輸出品目



注: 上表は平成23年10月19日のサンプル調査実績であり、年間実績でない点に留意されたい。
出典: 国際航空貨物動態調査報告書

東北6県と輸入品目

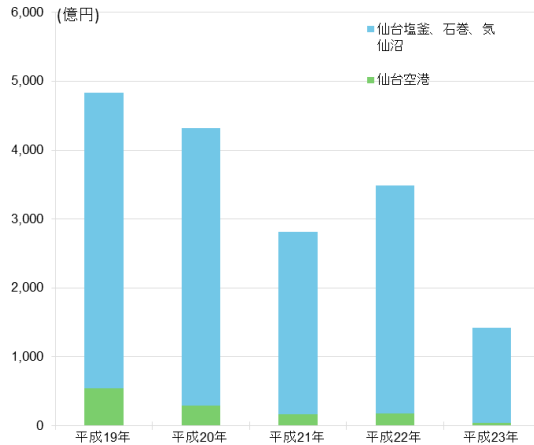


注: 上表は平成23年10月19日のサンプル調査実績であり、年間実績でない点に留意されたい。
出典: 国際航空貨物動態調査報告書

4-3 宮城県における国際貨物の動向

仙台空港を利用した航空貨物と仙台塩釜港等を利用した海上貨物と比較した場合、航空貨物は圧倒的に少ない状況にある。

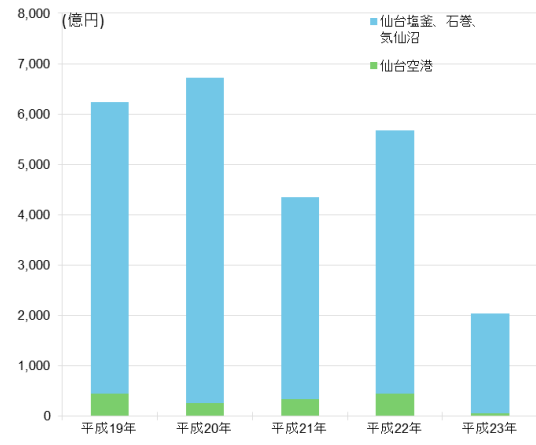
通関場所別の輸出総額の推移表（金額ベース）



注：上表では、仙台空港を通過した貨物は航空貨物、その他は海上貨物という前提で航空貨物選択率を算定している。

出典：財務省貿易統計 輸出入総額の推移表

通関場所別の輸入総額の推移表（金額ベース）

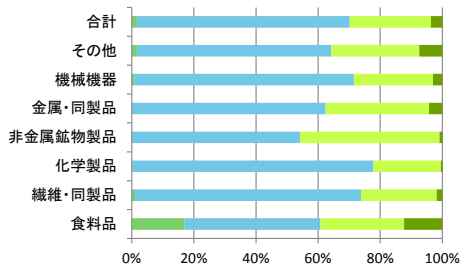


注：上表では、仙台空港を通過した貨物は航空貨物、その他は海上貨物という前提で航空貨物選択率を算定している。

出典：財務省貿易統計 輸出入総額の推移表

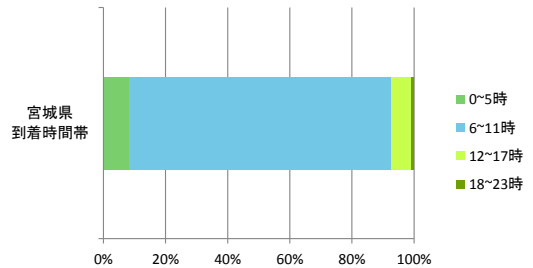
また、宮城県の輸出入の発送・到着時間帯と品目別発送・到着時間帯は以下のとおりである。

品目別到着時間帯（輸入）



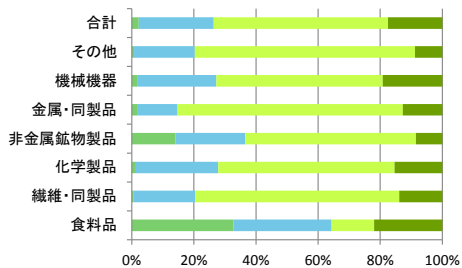
出典：平成23年度 国際航空貨物動態調査

宮城県到着時間帯と発生集中地（輸入）



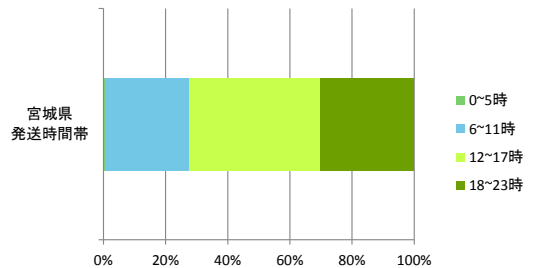
出典：平成23年度 国際航空貨物動態調査

品目別発送時間帯（輸出）



出典：平成23年度 国際航空貨物動態調査

宮城県発送時間帯と発生集中地（輸出）

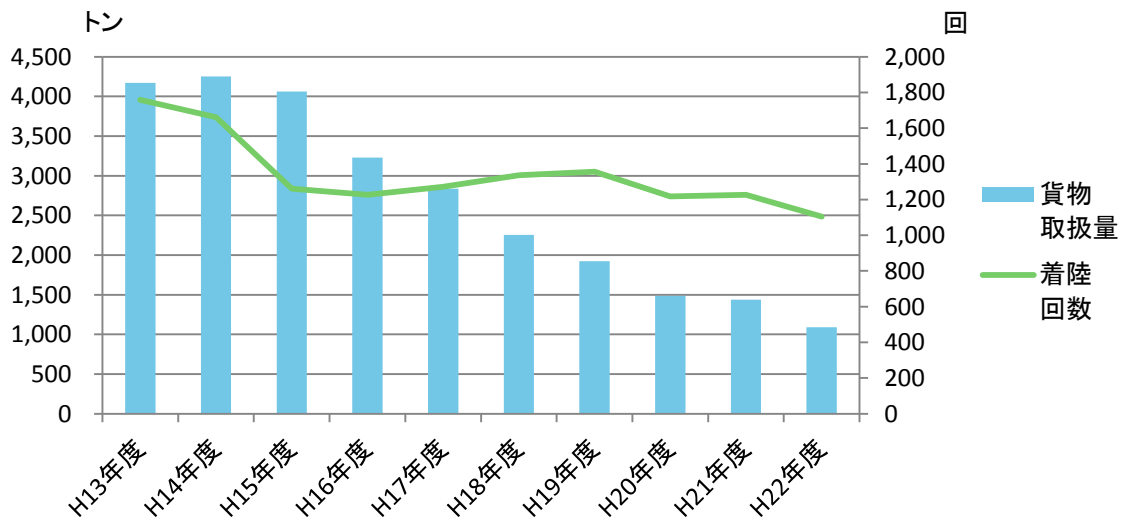


出典：平成23年度 国際航空貨物動態調査

4-4 仙台空港の国際航空貨物利用状況

平成14年度以降一貫して減少傾向にある。国内航空貨物と比較して、減少への転換時期が早く減少幅が大きいといえる。

仙台空港国際線着陸回数（右軸）及び貨物取扱量（左軸）



出典：国土交通省「空港管理状況調書」

5. 航空貨物取扱量の大幅減少の背景と増加に向けた課題

5-1 概要

上述のとおり、仙台空港の航空貨物取扱量は、震災前でもピーク時の1/2以下まで減少しており、また、平成24年12月末現在、国内線旅客数は急速に回復しているのに対し（国際線旅客数は国際情勢の影響により低迷）、航空貨物取扱量は震災前に比較して約1割程度しか回復していない。そこで、その原因を把握するため、地元フォワーダー等数社に対するヒアリング及び文献調査を実施した。

5.1.1 背景整理

地元フォワーダー等数社に対するヒアリング及び文献調査を実施し、仙台空港の航空貨物取扱量が減少している背景について以下のように整理した。

① 平成15年度の税関行政の規制緩和による成田空港への貨物集中

国際航空貨物の通関は、通関機能を備えた保税蔵置場で行われており、かつては特定の施設のみに認められていた（仙台空港の場合は仙台エアカーゴターミナル）。しかし、1990年代以降、税関の規制緩和が進み、平成11年に成田空港域外に保税蔵置場を設置し通関を行うことが可能となった。また、平成15年7月からは、塩釜税関支署および仙台空港税関支署管内においても国際航空貨物の空港外の保税蔵置場での通関が可能となった。これにより、成田空港周辺に多数のフォワーダーが自社保税蔵置場の整備を進め、その結果、成田空港周辺の保税蔵置場で通関する貨物が急増した。東北の航空貨物もこの流れを受けて成田空港利用が増え、仙台空港利用が減少する一つの要因となった。

② 機材の小型化による定時性への懸念、搭載上の容量制限

航空会社の経営改善と運航頻度維持などを背景に、機材の小型化が全国的なトレンドであり、仙台空港においても同様の傾向にある。

また、国際線については、震災後、旅客需要が見込めないため、アジアナ航空がB767からより小さいB737に機材変更するなどの一層の小型化の動きが顕著である。

機材が小型化した場合、搭載容量が限定され、旅客者の手荷物よりも優先度が劣る航空貨物が積み切れないリスクがあり、輸送の定時性が不安視される。

また、仙台空港に貨物専用便が就航していないことに加え、機材の小型化による容量や高さ制限などによりコンテナやパレット等が搭載できないという問題がある。従来からコンテナや大型の貨物は成田に、小型の貨物は仙台空港にといった使い分けも見受けられるが、機材の小型化の進行により成田への集中化が加速していると考えられる。

③ 航空ネットワーク・運航頻度の脆弱性による直行便の限定性

航空貨物は輸送の迅速性が求められるため、リードタイムが短い直行便が好まれる。また、経由便の場合、経由地での積替えが必要となり、積替え時の貨物の損傷や盗難リスクが伴うため直行便を望む荷主が多い。

東北エリアにおいては最も航空ネットワークが充実している仙台空港ではあるが、国内外にネットワークを張り巡らせたハブ空港である羽田空港や成田空港と比較して競争優位性に欠ける。

なお、利便性の観点から同じ航空ネットワークを有していたとしても運航頻度が高い空港が好まれ、この点でも仙台空港は羽田空港・成田空港に劣っている。

④ 震災後における成田ルートの確立

震災により仙台空港の利用を一時中断せざるを得ない状況となり、その間の東北エリアの流通を確保するため、特に国際航空貨物については成田空港を利用したルートが確立したようである。旅客定期便が震災前の水準に回復した現在でも、一度確立した成田ルートの流れを仙台空港に取り戻すことができていない。また、日本発貨物需要の減少により、成田地区の保税蔵置場の貨物取扱量も減少し、それを埋めるために成田への集約が加速した。こうしたことから、仙台空港の貨物取扱量は、未だ震災前の水準まで回復していない。

なお、仙台空港を利用した場合、成田空港や羽田空港に比して、荷主と空港間の輸送費も含めたトータルコスト面での競争力について、ヒアリング対象者から様々な意見があったものの、コスト競争力が理由で成田空港もしくは羽田空港を利用しているという意見は少なく、コストよりも上述の定時性や貨物搭載可能容量（スペース）、直行便の便数等が成田空港や羽田空港の利用につながっていると考えられる。

5.1.2 仙台空港の優位性

ヒアリングによれば、仙台空港の優位性としては、リードタイムの短さが挙げられた。具体的には、仙台空港と東北エリアを中心とした荷主との近距離性による空港までの輸送時間の短さや、成田等の混雑ぶりに比して仙台空港を利用した場合には円滑な通関が可能であるという点でリードタイムについては優位性があるという意見が多かった。

5-2 貨物取扱量増加に向けた課題

上記課題の抽出を踏まえ、仙台空港の貨物取扱量を増加させるための課題について検討した。

【課題①】 旅客数増加による機材の大型化、運航頻度の向上

機材の小型化が仙台空港を利用する上でのボトルネックとなっているため、機材の大型化が貨物搭載上の容量制限を解消するポイントになる。しかし、航空会社から見た場合、一定の旅客数が確保できなければ、小型機に比して燃料費や空港使用料等のコストがかさむ中・大型機を利用するインセンティブが発生しない。したがって、機材大型化の可能性は航空旅客増加の可能性と等しいといえる。さらに、航空旅客が増加した場合、運航頻度も向上する可能性があり、利便性の向上に伴う仙台空港の貨物取扱量増加も期待される。

従って、貨物取扱量を増加させるためには、まずは航空旅客増加に向けた、周辺地域の観光・産業の活性化や、外国人観光客の誘致強化などが必要と考えられる。

【課題②】 新規路線の誘致による航空ネットワークの充実

新規路線の誘致により仙台空港からの直行便を増加させることが重要であり、官民連携したエアポートセールスなどが今後の方策の可能性として考えられる。

なお、LCCは、事業戦略上、機材の高回転が最も重視されるため、荷積み等の時間を考慮すると、ベリー便としての活用は難しいと言われている。ただし、LCCでも食事を搭載する国際線の便であれば貨物搭載も可能である。このため、貨物量増加という観点からはフルサービスエアラインもしくは国際線LCCによる新規路線の就航がポイントとなる。

【課題③】 貨物専用便の誘致

貨物専用便の定期便が就航した場合、旅客者の手荷物によるベリー便のスペース確保の不確実性や容量・高さ制限等による課題は大きく解消される。但し、貨物専用便の定期便の誘致には、一定量以上の安定的な貨物需要が確保できなければならない。

このためには、まず電子部品等航空貨物に適した物流を生み出す企業・工場等の誘致や東北地方の航空貨物の集約などにより一定規模以上の新規貨物需要の創出などが今後の方策の可能性として考えられる。

II-2 空港関連事業の運営実態把握・分析

1. 三セク3社の財務状況（平成24年3月期）

仙台空港関連事業のうち県が出資する空港ビル・エアカーゴ及び仙台空港鉄道の平成24年3月期における財務状況（経営成績及び財政状態）について、簡易な調査・分析を実施する。

1-1 空港ビル（エアポートサービス含む）

1.1.1 収益性分析

空港ビルとエアポートサービスの直近4期間における連結損益計算書の推移は以下の通りである。

連結損益計算書は、両社の損益計算書を単純合算した後に、両社間の内部取引で発生した賃貸借費用及び出向費用を相殺処理して算出している。

損益計算書概観

空港ビル&サービス 損益計算書消去明細

単位: 百万円	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
売上高	1,924	1,849	1,739	1,117
売上原価	1,310	1,266	1,195	788
売上総利益	613	583	544	328
賃貸等営業収入	1,554	1,532	1,477	1,017
営業総利益	2,167	2,115	2,021	1,345
販管費	1,670	1,659	1,630	1,371
営業利益	497	456	391	(26)
営業外収益	17	17	20	48
営業外費用	40	27	13	4
経常利益	473	446	397	19
特別利益	3	-	48	1,277
特別損失	3	40	4,841	98
税引前当期純利益	473	405	(4,396)	1,198
法人税等	179	172	(179)	(101)
当期純利益	295	234	(4,216)	1,299
減価償却費	456	447	458	583
EBITDA	952	903	848	557
営業指標-旅客数(千人)	2,947	2,801	2,622	1,846

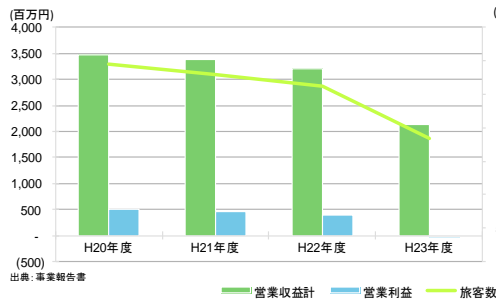
単位: 百万円	H23年度
賃貸借費用/収入	
サービス	
賃借料-販管費	169
ビル	
賃借料収入-営業収益	169
出向費用/収入	
サービス	
支払出向料-販管費	43
ビル	
子会社負担金収入-営業外	43

出典: 事業報告書、勘定明細

粗利率	31.9%	31.5%	31.3%	29.4%
営業利益率	14.3%	13.5%	12.1%	(1.2)%
EBITDA/営業収入	27.4%	26.7%	26.4%	26.1%
営業収入成長率	—	(2.8)%	(4.9)%	(33.7)%
EBITDA成長率	—	(5.2)%	(6.1)%	(34.3)%
営業指標成長率	—	(5.0)%	(6.4)%	(29.6)%

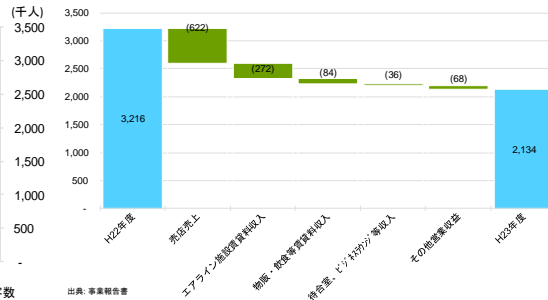
出典: 事業報告書、勘定明細

空港ビル 連結業績推移



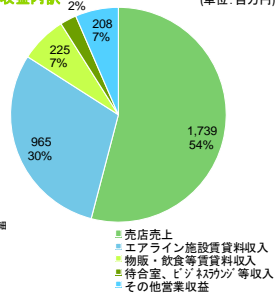
出典: 事業報告書

営業収益ブリッジ H22年度~H23年度



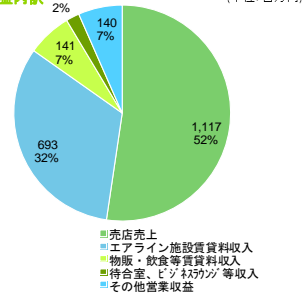
出典: 事業報告書

平成22年度 営業収益内訳



出典: 事業報告書、勘定明細

平成23年度 営業収益内訳



出典: 事業報告書、勘定明細

(1) 損益概況

(ア) 営業損益 (売上高及び賃貸等営業収入)

平成23年度は平成23年3月の震災発生から平成23年9月までターミナルビルが営業停止となったことにより大幅な減収となっている。特に営業収益の50%以上を占める売店

売上は、旅客数の減少（262万人から185万人に減少(29%減)）に比例して622百万円の減少（36%減）となっている。加えて、固定収益であるエアライン施設賃料収入についても、事業停止期間中の賃料減免を行ったことにより、272百万円の減少（28%減）となっている。

これに対し、固定費である販管費は、営業停止期間中の施設管理委託にかかる費用や人件費が減少したものの、減少額が259百万円（16%減）にとどまったことにより、固定費負担が大きくなり、営業赤字となった。

(イ) 営業外損益、特別損益

営業外損益には非経常的なものとして、震災復興の一環である雇用助成金8百万円と、宮城県おもてなし事業促進委託料13百万円が計上されている。

また、特別損益のうち特別利益1,277百万円の計上内容は、主に前年度に計上した災害損失引当金の戻入1,267百万円である。

1.1.2 貸借対照表分析

空港ビルとエアポートサービスの直近4期間における連結貸借対照表の推移は以下の通りである。

連結貸借対照表は、両社の貸借対照表を単純合算した後に、両社間の内部取引で発生した貸借費、出向費、クレジットカード取引分費用等の残額分を相殺処理して算出している。更に、エアポートサービスが空港ビルの100%子会社であることに鑑み、エアポートサービスの資本全額と、空港ビルの投資勘定とを相殺処理している。

貸借対照表概観

単位:百万円	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
現預金	1,496	1,314	966	592
売上債権	53	58	31	54
棚卸資産	67	60	53	68
その他	30	35	293	1,020
流動資産	1,646	1,467	1,342	1,734
有形固定資産	6,830	6,738	6,369	6,338
無形固定資産	23	15	8	27
投資等	312	312	171	120
固定資産	7,166	7,065	6,549	6,485
資産合計	8,812	8,531	7,891	8,219
仕入債務	95	95	114	102
短期有利子負債	720	720	400	400
短期リース債務	-	-	2	3
その他流動負債	419	692	366	569
流動負債	1,234	1,507	882	1,074
長期有利子負債	2,620	1,900	1,500	5,020
長期リース債務	-	-	8	10
災害損失引当金	-	-	4,696	-
その他	516	448	346	357
固定負債	3,136	2,348	6,550	5,387
純資産	4,442	4,676	459	1,758
負債純資産計	8,812	8,531	7,891	8,219

出典：事業報告書、勘定明細

空港ビル&サービス 貸借対照表消去明細

単位:百万円	H23年度
クレジットカード取引	
サービス	
未収入金-その他(クレジット未収)	29
ビル	
未払金-その他(クレジット使用料)	29
賃貸借取引	
サービス	
未払金-その他(家賃等未払)	27
ビル	
売掛金(家賃)	24
未収入金(出向料等)	3
資本取引	
サービス	
資本金-純資産	10
ビル	
子会社株式-投資その他	10

出典：事業報告書、勘定明細

(2) 財務概況

(ア) 流動資産

平成 23 年度末においてその他流動資産が前年度末と比較して 727 百万円増加している。これは東京航空局から委託された復旧工事にかかる未収入金 680 百万円が主な要因である。これに対し、その他流動負債には復旧工事にかかる工事費未払 374 百万円が計上されている。この未収・未払は、翌年度に短期間で決済されると考えると、現預金の水準は 898 百万円と平成 22 年度末とほぼ同水準となる。

(イ) 固定資産

平成 23 年度末の固定資産のうち投資等が前年度末と比較して 51 百万円減少している。これは、仙台空港鉄道株式を 50 百万円から 1 円まで評価減したことによるものである。

(ウ) 流動負債

平成 23 年度末の流動負債が増加しているのは主に「(ア)流動資産」に記載した復旧工事にかかる工事費未払の計上によるものである。

(エ) 固定負債

平成 23 年度末の固定負債のうち、長期有利子負債が前年度末 1,500 百万円から 5,020 百万円と増加している。この増加は全額宮城県からの震災復旧対策資金の借入であり、前年度計上した災害損失引当金 4,696 百万円と当期戻入した 1,267 百万円の純額 3,429 百万円への対応資金として充当されたと考えられる。

1-2 エアカーゴ

1.2.1 収益性分析

エアカーゴの直近4期間における損益計算書の推移は以下の通りである。

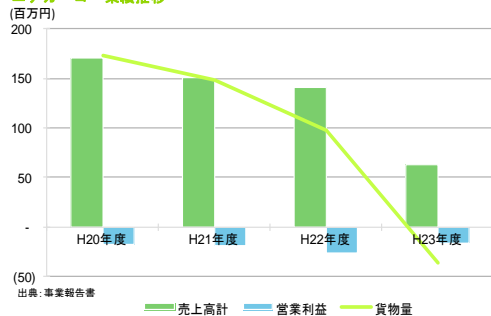
損益計算書概観

単位:百万円	実績			
	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
売上高	171	152	141	63
売上原価	154	132	134	49
売上総利益	17	19	7	14
販管費	35	38	33	30
営業利益	(17)	(19)	(26)	(16)
営業外収益	2	4	2	8
営業外費用	-	-	-	1
経常利益	(15)	(15)	(24)	(9)
特別利益	-	7	0	43
特別損失	0	8	808	5
税金等調整前当期純利益	(15)	(17)	(832)	29
法人税等	1	1	1	1
当期純利益	(16)	(18)	(833)	28
減価償却費	48	48	48	3
EBITDA	31	29	22	(13)
営業指標-貨物量 (Wt(t))	2,678	2,386	1,779	159

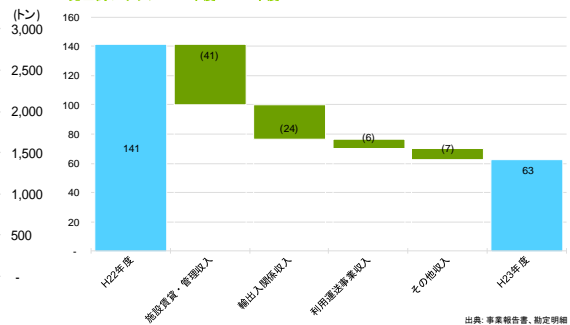
粗利率	10.1%	12.6%	4.8%	21.7%
営業利益率	(10.2)%	(12.5)%	(18.4)%	(25.6)%
EBITDA/売上高%	18.1%	19.1%	15.6%	(21.3)%
売上高成長率	—	(11.4)%	(6.9)%	(55.4)%
EBITDA成長率	—	(6.5)%	(24.0)%	(160.9)%
営業指標成長率	—	(10.9)%	(25.4)%	(91.1)%

出典: 事業報告書

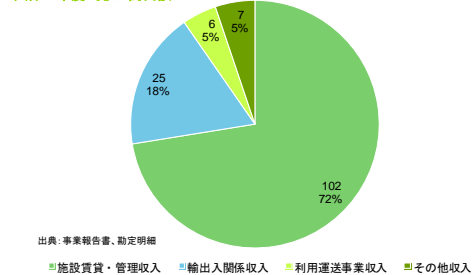
エアカーゴ 業績推移



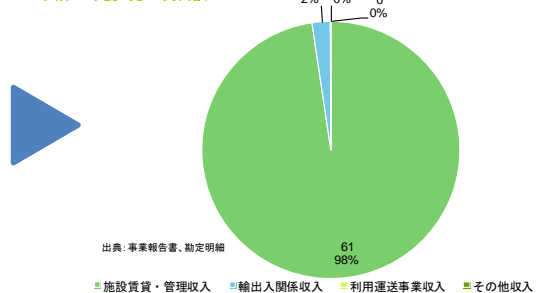
売上高ブリッジ H22年度～H23年度



平成22年度 売上高内訳



平成23年度 売上高内訳



(1) 損益概況

(ア) 営業損益

平成 23 年 3 月の震災により国際貨物棟を焼失したことに加え、空港の営業停止とテナント退去により、施設賃貸/管理収入は 41 百万円減収(40%減)している。また、輸出入上屋収入は、輸出入貨物量が 1,620t 減少(91.1%減)したため 24 百万円減収(94.3%減)している。そのため、売上全体では 141 百万円から 63 百万円へと減収(55%減収)している。一方で、粗利率は 4.8%から 21.7%にまで改善しているが、主要因は国際貨物棟の焼失により、売上原価に含まれる減価償却が 46 百万円から 3 百万円まで減少したためである。

(イ) 営業外損益

平成 23 年度の営業外損益には、非経常的なものとして、国際貨物棟の焼失による保険会社からの見舞金 3 百万円、震災復興における一環である雇用調整助成金 1.6 百万円が計上されている。

(ウ) 特別損益

平成 22 年度の特別損失には、国際貨物棟の焼失による災害損失 798 百万円と有価証券評価損 10 百万円が計上されている。

平成 23 年度の特別利益には、国際貨物棟解体費用として名取市からの受取補助金 43 百万円が計上されている。

1.2.2 貸借対照表分析

エアカーゴの直近 4 期間末における貸借対照表の推移は以下の通りである。

貸借対照表概観

単位:百万円	実績			
	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
現預金	93	115	189	93
売上債権	-	-	-	-
棚卸資産	0	0	0	0
その他	4	4	2	3
流動資産	97	120	192	96
有形固定資産	806	778	61	80
無形固定資産	1	1	1	-
投資等	145	130	70	40
固定資産	951	909	131	120
資産合計	1,048	1,029	323	216
流動負債	19	17	145	13
リース債務	-	3	2	1
退職給付引当金	10	10	11	12
その他	11	9	8	4
固定負債	22	22	21	18
純資産	1,008	990	157	185
負債純資産計	1,048	1,029	323	216

出典:事業報告書

(2) 財務概況

(ア) 流動資産

平成 23 年度末において、現預金が前年度末と比較して 189 百万円から 93 百万円まで減少している。これは焼失した国際貨物棟の解体費用及びその他修繕費用の未払分の支払によるものが主な要因である。

(イ) 固定資産

平成 23 年度末における投資有価証券が前年度末と比較して 70 百万円から 40 百万円に減少しているが。これは、従前に保有していた国債の一部が満期償還されたものである。償還資金は修理費用に補填されている。

(ウ) 流動負債

未払金が、平成 23 年度末の前年度末と比較して 126 百万円から 4 百万円に減少している。これは、未払いであった国際貨物棟の解体費用及びその他修繕費用が平成 23 年度中に支払われたためである。

(エ) 固定負債

平成 23 年度末における固定負債が、前年度末と比較して 21 百万円から 18 百万円に減少している。これは、テナント退去に伴う敷金返還により、預り保証金が 8 百万円から 4 百万円に減少しているためである。

1-3 空港鉄道

1.3.1 収益性分析

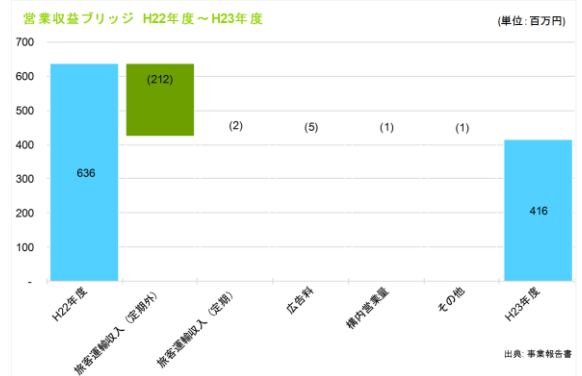
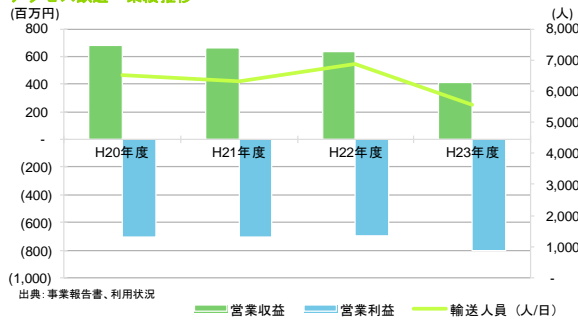
空港鉄道の直近 4 期間における損益計算書の推移は以下の通りである。

損益計算書概観

単位: 百万円	実績			
	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
営業収益	681	664	636	416
営業費用	1,383	1,373	1,329	1,218
営業利益	(702)	(709)	(693)	(802)
営業外収益	13	9	16	12
営業外費用	276	277	275	194
経常利益	(964)	(976)	(951)	(984)
特別利益	-	85	167	2,524
特別損失	-	59	1,879	1,525
税金等調整前当期純利益	(964)	(951)	(2,663)	15
法人税等	4	4	4	4
当期純利益	(968)	(955)	(2,667)	11
減価償却費(含長前償却)	830	831	776	669
EBITDA	128	121	83	(133)
営業指標-輸送人員(人/日)	6,510	6,323	6,878	5,560
営業利益率	(103.1)%	(106.8)%	(108.8)%	(192.9)%
EBITDA/売上高%	18.7%	18.3%	13.1%	(32.0)%
営業収益成長率	—	(2.5)%	(4.1)%	(34.7)%
EBITDA成長率	—	(4.9)%	(31.4)%	(259.5)%
営業指標成長率	—	(2.9)%	8.8%	(19.2)%

出典: 事業報告書、利用状況

アクセス鉄道 業績推移



(1) 損益概況

(ア) 営業損益

震災発生から約半年間の運休と、輸送人員が 6,878 人/日から 5,560 人/日へと減少(19%減)したことにより、営業収益は 220 百万円減収(35%減)している。また、営業費用は 111 百万円減少(8%減)している。これは売上減少に伴う変動費の減少の他に、上下分離による有形固定資産の減少に伴い、減価償却費が 107 百万円減少(14%減)したためである。

(イ) 営業外損益

営業外費用の内、支払利息が 82 百万円減少(30%減)している。これは平成 23 年 10 月末までに、金融機関からの借入が、当面の利息支払が免除されている県転換債に一本化されたためである。

(ウ) 特別損益

平成 22 年度の特別損失 1,879 百万円の主な内容は、震災に伴う災害損失 663 百万円、災害損失引当金の繰り入れ 1,152 百万円である。
平成 23 年度の特別利益 2,524 百万円は、国及び地方公共団体から支給された鉄道施設災害復旧資金としての補助金全額である。

1.3.2 貸借対照表分析

空港鉄道の直近4期間末における貸借対照表の推移は以下の通りである。

貸借対照表概観

単位:百万円	実績			
	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
現預金	1,444	2,107	2,101	1,330
棚卸資産	13	17	16	15
その他	198	386	285	190
流動資産	1,655	2,510	2,402	1,535
鉄道事業有形固定資産	16,224	15,582	14,328	5,693
鉄道事業無形固定資産	71	50	30	13
投資等	3,540	2,474	2,325	2,174
固定資産	19,834	18,105	16,683	7,880
資産合計	21,489	20,615	19,085	9,416
短期有利子負債	58	151	611	-
災害損失引当金	-	-	1,152	-
その他	117	253	182	343
流動負債	175	404	1,945	343
長期有利子負債	16,688	16,537	16,019	7,859
その他	8	10	123	206
固定負債	16,696	16,548	16,143	8,065
純資産	4,618	3,664	997	1,008
負債純資産計	21,489	20,615	19,085	9,416

出典:事業報告書

(2) 財務概況

(ア) 流動資産

平成23年度末において、現預金が前年度末と比較して771百万円減少(37%減)している。

これは震災による運休期間の収益の減少、上下分離実施前に民間金融機関に対し523百万円支払っていることが主要因である。

(イ) 固定資産

平成23年度末において、鉄道事業の有形固定資産が前年度末と比較して、8,635百万円減少している。これは上下分離により、宮城県に資産を譲渡したためである。

(ウ) 流動負債

平成23年度末において、流動負債が1,602百万円減少している。これは上下分離による譲渡代金をもって短期有利子負債611百万円を全額返済していることと、災害損失引当金1,152百万円を災害損失の支払い、及び代替資産の取得のために全額取り崩しているためである。

(エ) 固定負債

平成23年度末において、長期有利子負債が16,019百万円から7,859百万円に減少している。これは上下分離による譲渡代金をもって金融機関からの借入金を全額返済したためである。

II-3 空港周辺地域の現状

1. 空港周辺自治体の計画・土地利用

対象地域における震災復興事業に関連した開発・振興ニーズを明らかにするため、空港周辺自治体の復興に向けた取組の現状として、主要プロジェクト及び土地利用計画について整理した。

(主要プロジェクト整理に当たっての考え方)

- ・ 産業関連プロジェクトを中心に掲載
- ・ 建設関係（道路・住宅の整備/水道や公共施設等の復旧）は除く
- ・ 福祉関連（相談事業/心のケア等）は除く
- ・ 医療関連のなかでは、従来の医療施設の復旧・再構築にあたるもの、ネットワーク化等による効率化等は除く（医療関係でも、新たな医療産業・関連業種の集積を目指すものは掲載）
- ・ 業種を絞らない産業全体に対する支援（空き店舗活用・地元企業への融資・インキュベートと施設の斡旋等）は、対象業種が特定できないので除く

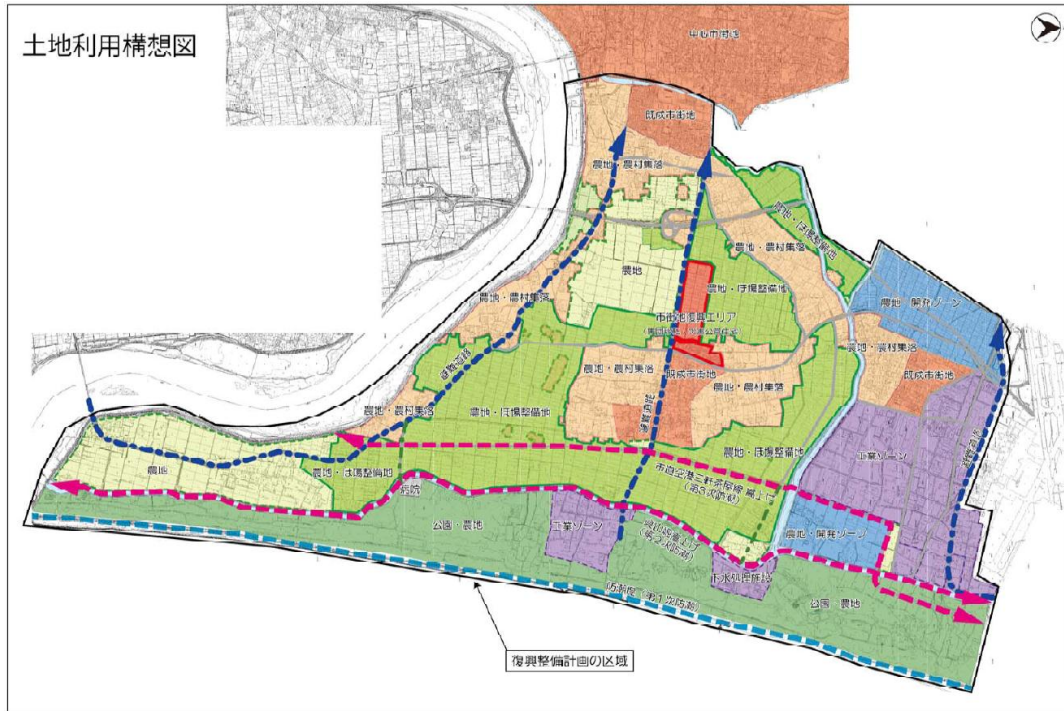
1-1 岩沼市

■主要プロジェクトの概要

プロジェクト名	概要	取組内容	計画名
農地の回復と農業の再生	地域の農業の早期再開に向けての支援を行うとともに、さらなる農業振興のための施策を実施する。	農家等による試験栽培への支援	岩沼市震災復興計画マスタープラン
		農業効率化のための大規模化、農地の集約、集落営農	岩沼市震災復興計画マスタープラン
		ブランド化、新作物導入等による農業の高付加価値化	岩沼市震災復興計画マスタープラン
		グリーンツーリズム、自然エネルギー等による農業の多角化	岩沼市震災復興計画マスタープラン
		外食チェーンなどの企業の参加による農業の6次産業化	環境未来都市に向けて「愛と希望の復興」
		超省エネ型での葉物野菜の水耕栽培による、稲作一辺倒からの転換	環境未来都市に向けて「愛と希望の復興」
自然再生・国際医療産業都市の整備	津波によって打撃を受けた工業団地の再建に向け、新産業の誘致を含めた産業振興を図る。特に、	工業団地再建のため、被災企業への助成	岩沼市震災復興計画マスタープラン
		将来の医療クラウド導入に向けた医療機関ネットワークと医療カルテ共有化	環境未来都市に向けて「愛と希望の復興」

プロジェクト名	概要	取組内容	計画名
	仙台空港周辺に「自然再生・国際医療産業都市」の形成を目指す。	臨床研究施設・先端医療関係企業等の誘致についての検討	「自然共生・国際医療産業都市の具現化について(答申)」
		医療・看護・介護の人材育成拠点の形成(誘致・既存医療施設との連携)	「自然共生・国際医療産業都市の具現化について(答申)」
		「東北メディカル・メガバンク構想」との連携の検討	「自然共生・国際医療産業都市の具現化について(答申)」
		情報・生産・物流等のハブ拠点としての整備の実施	「自然共生・国際医療産業都市の具現化について(答申)」
自然エネルギーを活用した先端モデル都市	被災した地域について、自然エネルギーの生産拠点としての検討を行うとともに、自然エネルギーを利用した自然共生都市として、スマートグリッドを利用したモデルタウンの構築を検討する	自然エネルギーの大規模発電施設の誘致(設置)促進	岩沼市震災復興計画マスタープラン
		自然エネルギーを活用したまちづくりのモデル実施	岩沼市震災復興計画マスタープラン
		自然再生エネルギーと蓄電池を活用したエネルギーマネジメントシステムの導入	環境未来都市に向けて「愛と希望の復興」
津波よけ「千年希望の丘」の整備	がれきを活用した津波からの多重防御のための新たな社会資本として丘を整備する	国営公園としての整備の関係機関への要望	岩沼市震災復興計画マスタープラン
		(仮称)震災・津波博物館整備の要望	岩沼市震災復興計画マスタープラン
		整備手法の検討	岩沼市震災復興計画マスタープラン

■土地利用構想等



出所) 岩沼市復興整備計画



出所) 環境未来都市に向けて「愛と希望の復興」(岩沼市)

1-2 名取市

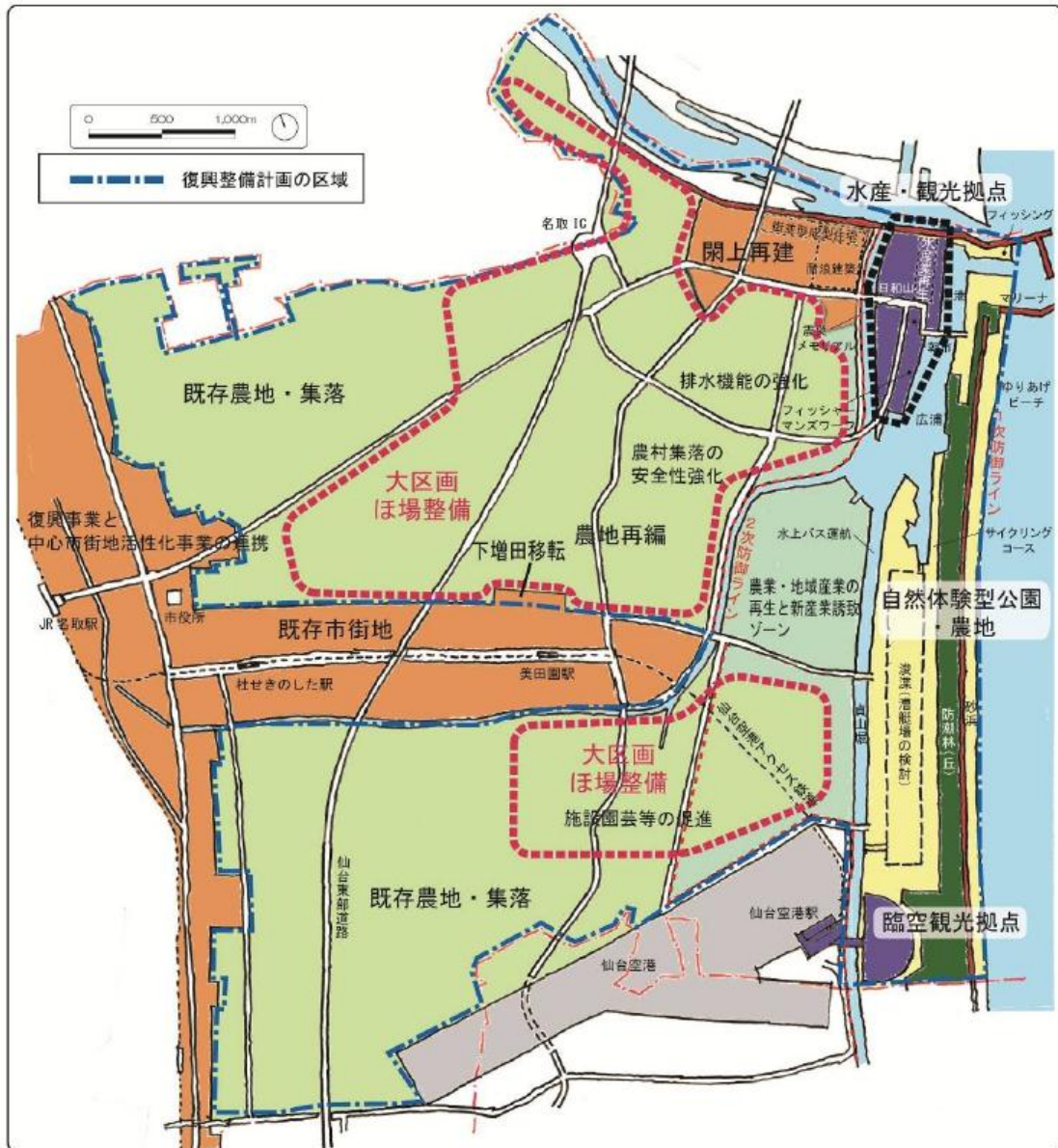
■主要プロジェクトの概要

プロジェクト名	概要	取組内容	計画名
産業の速効再生プロジェクト	復興初期においては、農水産物や加工品の生産基盤や交通インフラについて、仮設、暫定、小規模な取り組みも行うことで早期に復興し、内外にアピールしていく。次のステップでは、農業の振興や、閑上漁港の機能強化、製品のブランド確立による農林水産業の振興を目指す。復興の最終段階においては、戦略的な企業立地や起業を促進し、さらなる企業集積や雇用の創出が進む好循環を生むための環境づくりを行う。	閑上漁港の復旧と漁業・水産加工施設の再建支援	「名取市震災復興計画 基本計画編」
		農業再開への支援(大区画ほ場整備の促進等)	「名取市震災復興計画 基本計画編」
		農地の集約と持続的な農業経営体制づくり	「名取市震災復興計画 基本計画編」
		地域農業の組織経営化	「名取市震災復興計画 資料編」
		農地利用集積の促進	「名取市震災復興計画 資料編」
		戦略的な企業誘致	「名取市震災復興計画 基本計画編」
		農林水産業を担う人材の育成	「名取市震災復興計画 基本計画編」
		閑上漁港を仙南の拠点港として機能集約・強化	「名取市震災復興計画 基本計画編」
		仙台空港を活用した輸出産業の展開による漁業・水産加工業の集積促進	「名取市震災復興計画 基本計画編」
		農水産物、加工品を生かしたブランディング戦略	「名取市震災復興計画 基本計画編」
統合医療で元気プロジェクト	特区制度の活用を視野に入れて、統合医療センターを中心にがん・難病治療機能の充実、医療・保健と介護・福祉の統合、研究や教育機能の導入、国際的な支	特区制度を活用した統合医療センターの誘致	「名取市震災復興計画 基本計画編」
		被災者のメンタルヘルスケア、健康相談	「名取市震災復興計画 基本計画編」
		自然を生かした癒し空間の提供や医療・健康ツーリズム(週末や短期滞在を想定した新たなツーリズムを開発)	「名取市震災復興計画 基本計画編」「名取市震災復興計画 資料編」
		地域の学校や近隣の大学・研究機関との連携を通じた産業イノベーションと人材育成	「名取市震災復興計画 資料編」
		中心市街地活性化事業の推進	「名取市震災復興計画 基本計画編」

プロジェクト名	概要	取組内容	計画名
	援・協力体制の構築を進め、東北を代表するヘルスケアシティを目指す。併せて食やスポーツによる健康づくり、新たな技術やサービス・商品等の開発を進め、「医食同源」による市民の健康と元気づくりを目指す。	健康志向の食の開発と提供	「名取市震災復興計画基本計画編」
		海洋資源の活用による地域産業イノベーション	「名取市震災復興計画基本計画編」
		医療・健康、介護・福祉等の関連産業の誘致・振興	「名取市震災復興計画基本計画編」
		海のスポーツ・アクティビティの充実による観光活化	「名取市震災復興計画基本計画編」
		ヘルスケアのツーリズムの活性化	「名取市震災復興計画基本計画編」
		介護・福祉サービスと連動した居住環境の充実	「名取市震災復興計画基本計画編」
空の道・水の道交流プロジェクト	東北のゲートウェイとしての仙台空港・貞山運河周辺の交流拠点形成を進めることを目的として、沿岸部活性化の戦略的なビジョンを検討する。また、自然や文化遺産等の観光資源と、水産・観光の拠点機能を連携させるとともに、空と水辺をつなぐ“道”と観光軸を形成する。観光・交流機能を充実させ、仙台空港を拠点とした観光・交流の活発化を図る。	全国をターゲットにした地域ブランドと観光の充実	「名取市震災復興計画基本計画編」
		戦略的な企業誘致と産業振興支援	「名取市震災復興計画基本計画編」
		自然や歴史遺産等を生かした観光・交流の促進	「名取市震災復興計画基本計画編」
		仙台空港と閉上を結ぶ観光軸の形成	「名取市震災復興計画基本計画編」
		都市の持続的な活力を育てる土地利用の展開	「名取市震災復興計画基本計画編」
		貞山運河を活用した水上アクセスルートの整備	「名取市震災復興計画資料編」
		自然体験とスポーツを楽しめる海浜づくり	「名取市震災復興計画資料編」
		水産と観光の拠点づくり	「名取市震災復興計画資料編」

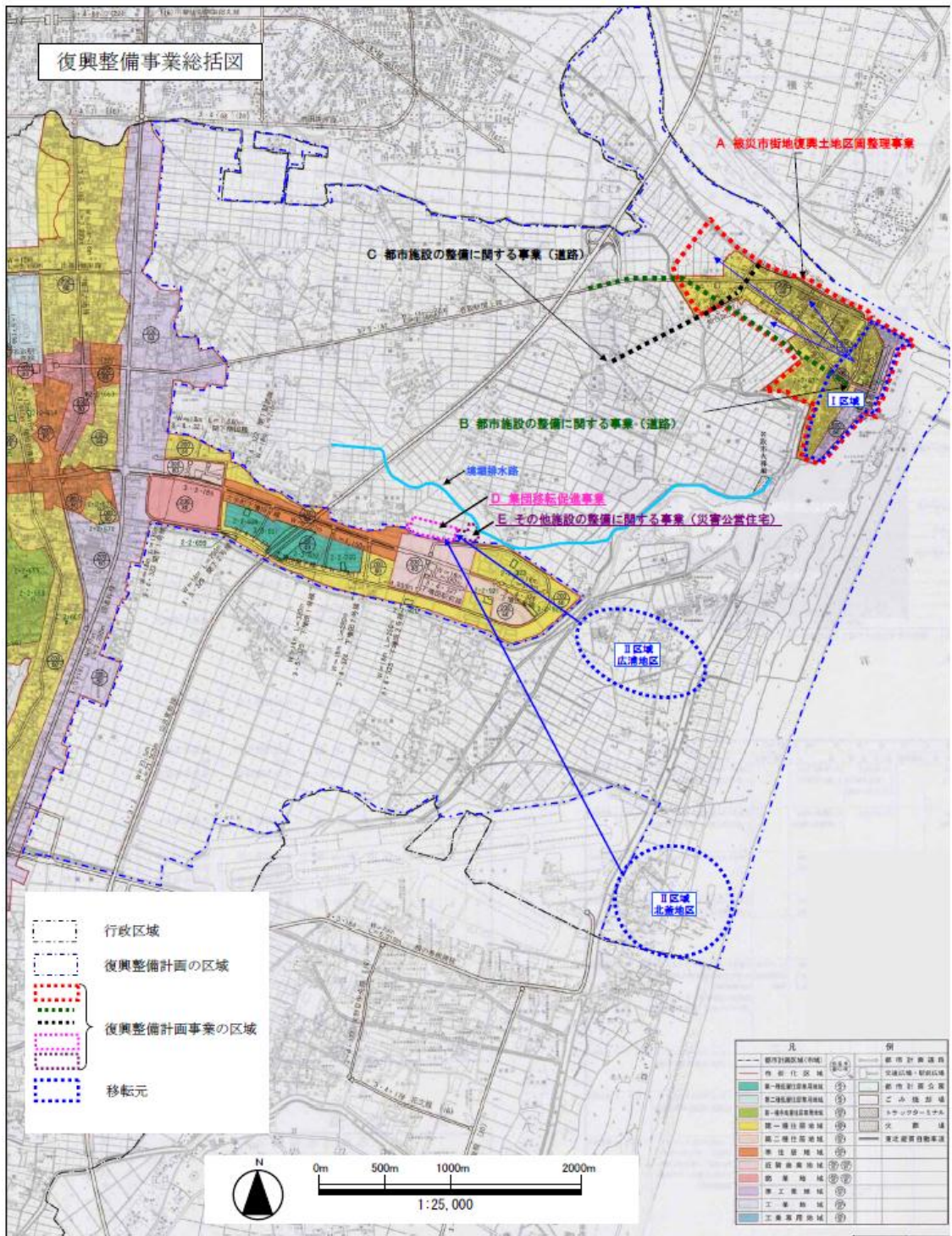
■土地利用構想等

(土地利用構想)



出所) 名取市復興整備計画

(復興整備事業総括図)



出所) 名取市復興整備計画

1-3 仙台市

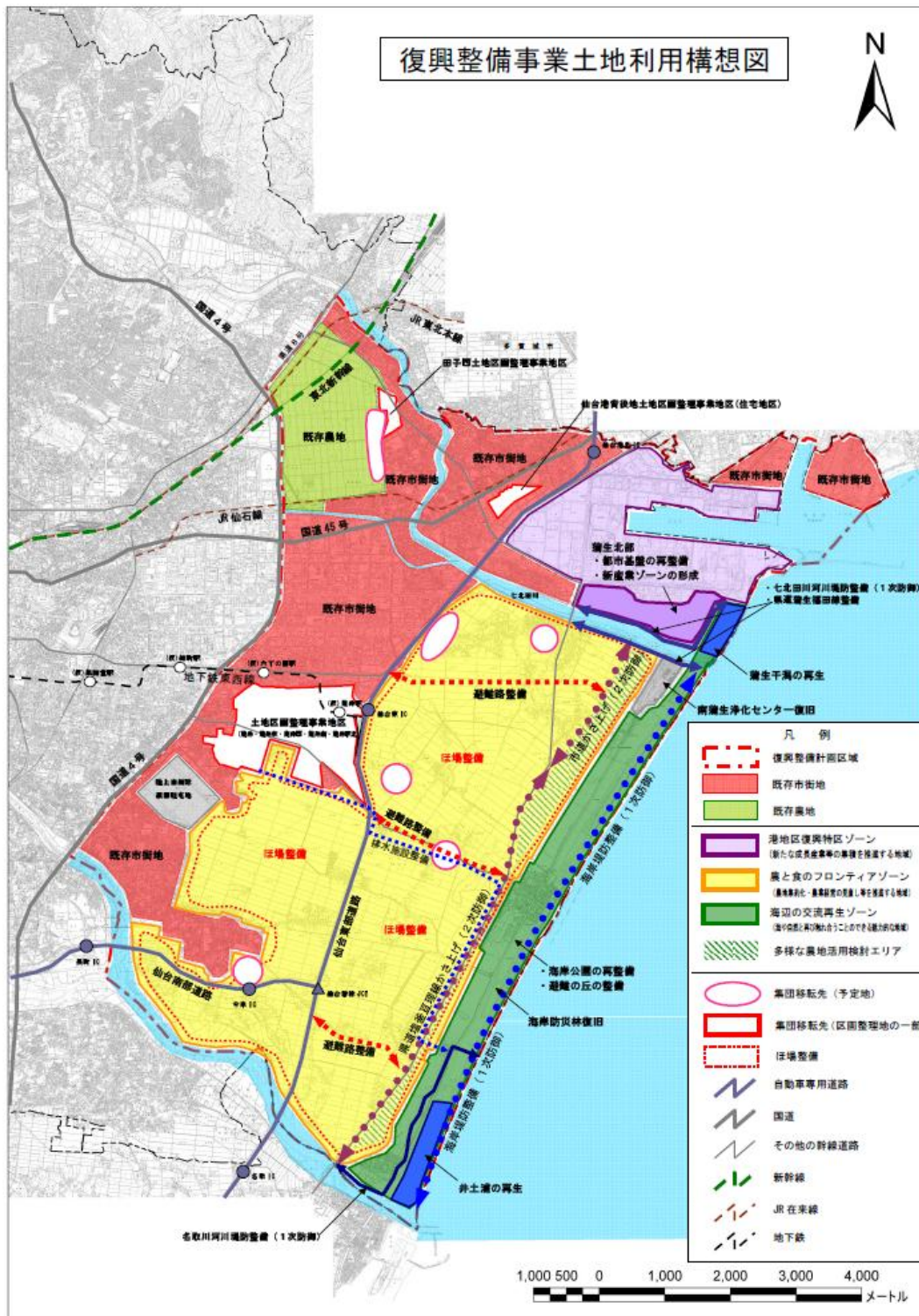
■主要プロジェクトの概要

プロジェクト名	概要	取組内容	計画名
「力強く農業を再生する」農と食のフロンティアプロジェクト	農業用施設の復旧や除塩など営農再開に向けた取り組みを行うとともに、東部地域を「農と食のフロンティア」として復興するため、農地の集約・高度利用や法人化などの農業経営の見直し、市場競争力のある作物への転換や6次産業化の促進などの取り組みを支援する。	農業の多様な担い手の育成	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
		多様な農産物の生産体制の構築支援	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
		大規模ほ場整備などによる生産基盤の強化	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
		農業法人化や民間資本との提携などの支援	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
		観光農園などサービス産業としての農業への支援	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
		農業の高付加価値化のための食品加工、流通、販売への参入支援	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
「持続的なエネルギー供給を可能にする」省エネ・新エネプロジェクト	新市街地形成が予定される地区において、民間資本との協働によりエコモデルタウン事業に取り組み、エネルギー効率が高く、非常時にも安心な都市づくりを行う。	再生可能エネルギーや天然ガスを含めたエネルギー構成の最適化への取り組み	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
		高いエネルギー効率と経済性を両立する都市モデルづくり	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
		次世代電力計の導入や、ICTを活用したサービスの開発促進	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
		エネルギー先進地区の構築	「仙台市震災復興ビジョン～仙台市震災復興計画素案～」
		非常時の電力貯蔵・供給源となる電気自動車の普及支援	「仙台市震災復興ビジョン～仙台市震災復興計画素案～」
		清掃工場での発電等、分散型発電の促進	「仙台市震災復興ビジョン～仙台市震災復興計画素案～」
	多様なエネルギー源の確保を目指し、大規模太陽光発電事	大規模太陽光発電事業等の誘致の推進	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト

プロジェクト名	概要	取組内容	計画名
	業等の誘致を推進するなど、次世代エネルギーの拠点づくりを進める。	藻類バイオマスの研究・開発支援	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
		次世代エネルギーの拠点づくり	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
「都市活力や暮らしの質を高める」仙台経済発展プロジェクト	復興過程で生まれる新たな需要や先駆的プロジェクトを推進力とし、地域企業の取引拡大と競争力の強化を図るとともに、成長性のある企業の立地を促進し、雇用の拡大に取り組む。	中小企業への支援の推進	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
		観光業や商店街への支援を通じた仙台のにぎわい回復	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
		防災・環境・新エネルギー分野等の研究開発の促進による、関連産業の創出と集積	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
		IT産業やコールセンターなど、都市型産業の誘致による雇用の拡大	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
「都市の魅力と復興の姿を発信する」交流促進プロジェクト	国際会議など、コンベンションの誘致により仙台・東北の復興を国内外に積極的に発信するとともに、大型観光キャンペーンを展開し、東北への交流人口の回復を牽引する。規制緩和や特例措置などの支援策を最大限に活用しながら民間活力を積極的に呼び込み、都市の魅力を高める施設等の誘致を目指す。	国際会議やコンベンションの誘致	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
		大型観光キャンペーン等の推進	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
		大規模文化施設やコンベンション施設などの誘致	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト
		復興特区制度を活用等による、民間投資を促す環境の整備	「仙台市震災復興計画概要版」100万人の復興プロジェクト

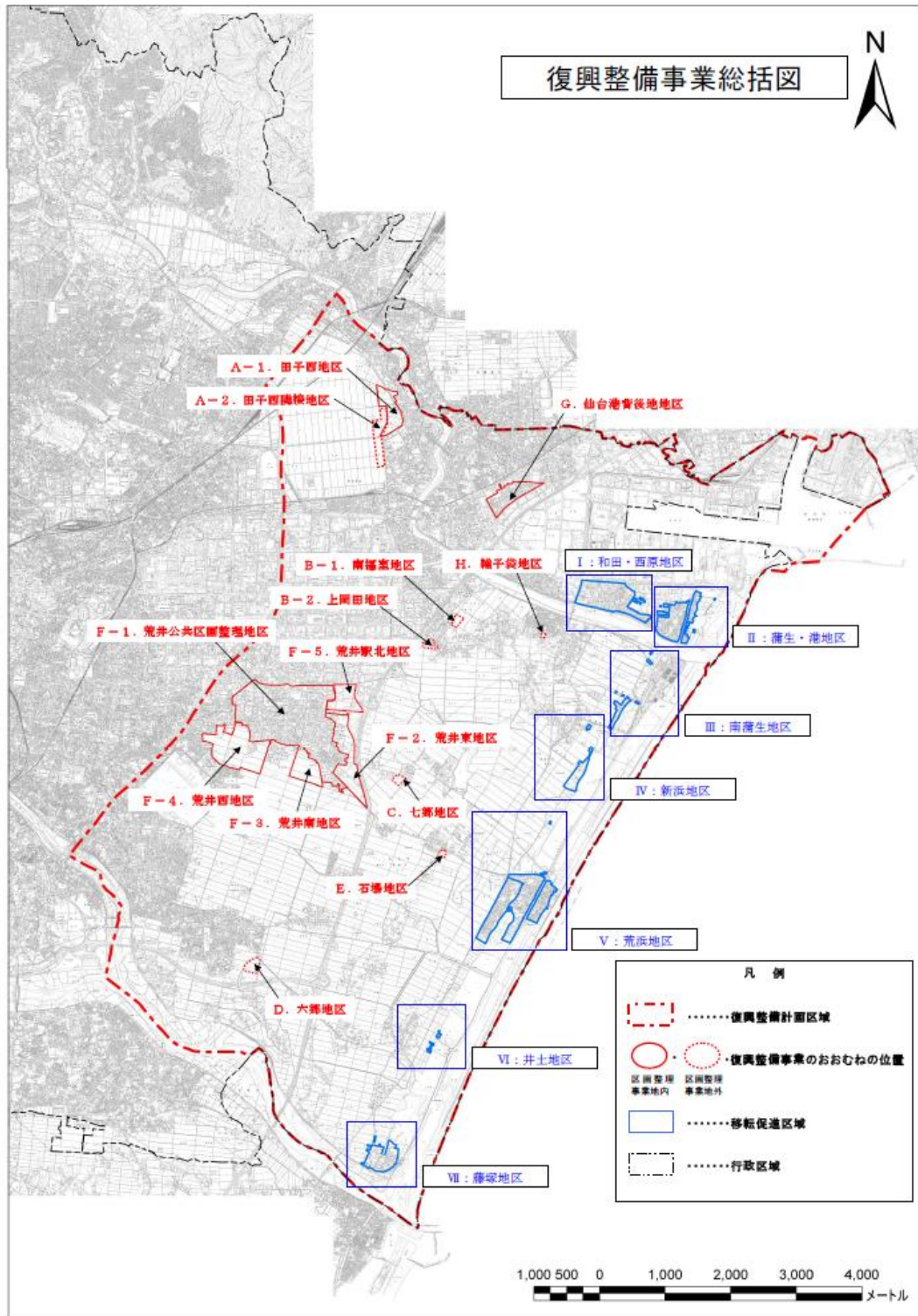
■土地利用構想等

(土地利用構想)



出所) 仙台市復興整備計画

(復興整備事業総括図)

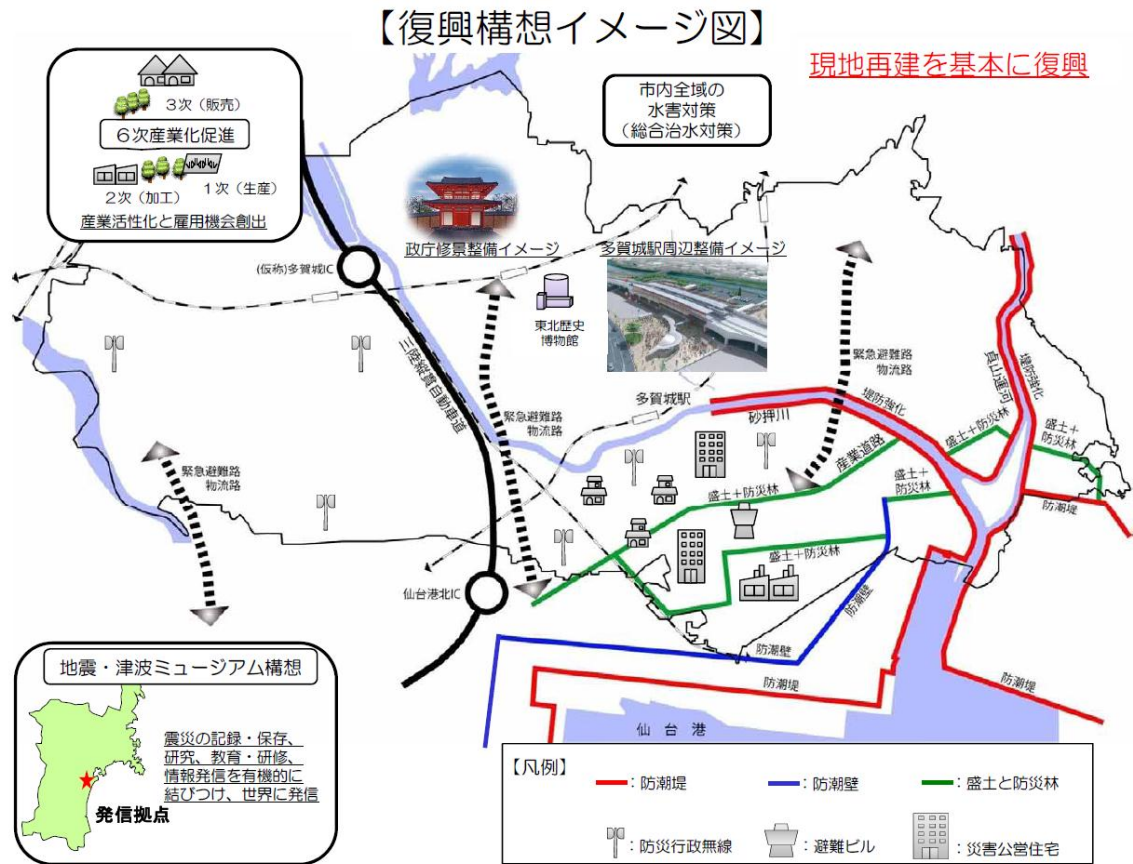


1-4 多賀城市

■主要プロジェクトの概要

プロジェクト名	概要	取組内容	計画名
恒久的な雇用確保に向けた農業の6次産業化の促進と新たな起業の促進	農業の高度化・効率化・高付加価値化のための取り組みを行う。また、地域経済復興に向けて、新たな事業展開や起業家育成を推進するための支援を行う。	農業マスタープラン策定	「多賀城市震災復興計画」
		地場産品出店(月の市)開催	「多賀城市震災復興計画」
		農地の大区画化・農地の集積化	「多賀城市震災復興計画」
		農業の担い手育成・法人化	「多賀城市震災復興計画」
		農産物の放射線モニタリングの実施	「多賀城市震災復興計画」
多賀城発信の復興モデル創出と観光振興	多賀城の復興モデルを積極的に発信するとともに、来訪者の受入れ体制や観光しやすさ向上のための環境整備、物産販売拠点整備に向けた取組などを推進する。	地場産品出店(月の市)の開催	「多賀城市震災復興計画」
		特別史跡景観の保全	「多賀城市震災復興計画」
		多賀城跡歴史体験学習の実施	「多賀城市震災復興計画」
エネルギー循環型都市に向けた環境整備	大規模災害時にもエネルギーの供給停止を回避できる地域を目指し、地域内でエネルギーを生産・利用出来る循環型都市に向けた環境整備を行う。	具体的な施策については記述なし	「多賀城市震災復興計画」
歴史的風致の維持向上と文化財の活用	歴史的風致を維持し高めるため、修景整備を行う。文化財の管理において、景観形成という新たな視点を持った管理活用を行う。	史跡景観の保全	「多賀城市震災復興計画」
		歴史体験学習の実施	「多賀城市震災復興計画」
		被災文化財保全活動	「多賀城市震災復興計画」
文化・音楽を生かしたまちづくり	本市が誇る文化センターを核に、文化・音楽によるまちづくりを推進する。	文化センター管理運営	「多賀城市震災復興計画」

■復興構想のイメージ



出所) 多賀城市震災復興計画

2. 空港周辺自治体の現状、復興事業等の進捗状況・課題等

■空港周辺の現状

仙台空港のヒトの流れを下支えする周辺地域では、東日本大震災によって引き起こされた地震と津波により、岩沼市、名取市、仙台市（宮城野区・若林区・太白区）、多賀城市の範囲で114k m²（県内浸水区域の約3分の1）が浸水し、死者・行方不明者2,307名、全半壊住宅数約15万戸という、極めて大きな被害を受けた。

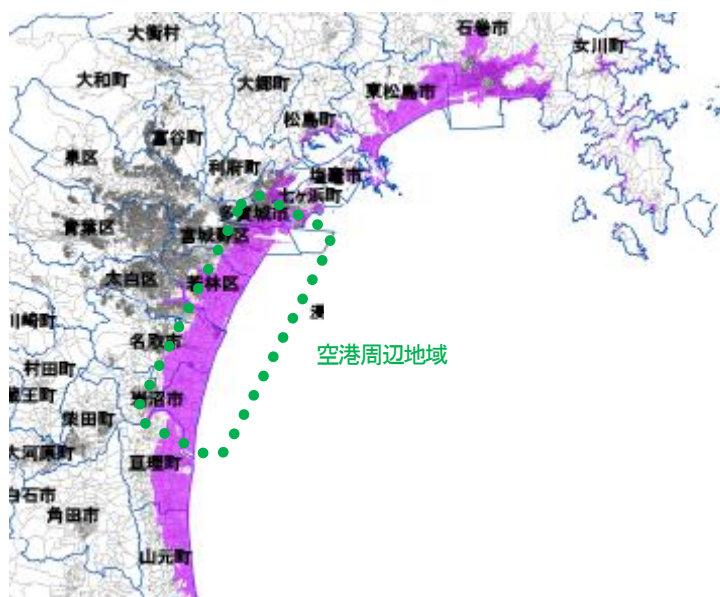
沿岸部の浸水が激しかった被災地では、市街地が全面的に流されてしまい、がれきが撤去されたあとは更地に近い状況となってしまった地区も存在している。

図表 空港周辺市区町村の被害状況

地方公共団体名	浸水範囲面積 (k m ²)	死者数 (人)	行方不明者数 (人)	全壊住家数 (棟)	半壊住家数 (棟)
	国土地理院: H23年4月18日公表	消防庁災害対策本部:H24年9月11日現在	消防庁災害対策本部:H24年9月11日現在	消防庁災害対策本部:H24年9月11日現在	消防庁災害対策本部:H24年9月11日現在
仙台市		891	30	29,912	108,542
宮城野区	20				
若林区	29				
太白区	3				
名取市	27	944	43	2,801	1,129
多賀城市	6	213		1,746	3,730
岩沼市	29	185	1	736	1,606
合計	114	2,233	74	35,195	115,007
宮城県	327	10,365	1,394	85,311	151,719

出所) 総務省統計局

図表 空港周辺の浸水区域の広がり



出所) 総務省統計局

■空港周辺自治体の復興事業の進捗及び民間企業の立地状況

周辺自治体では、震災復興に向けて、それぞれの地方自治体で震災復興の基本方針を示す基本計画を策定するとともに、東日本大震災復興特別区域法の枠組みを踏まえ、復興事業の推進に向けて、復興推進計画、復興整備計画、復興交付金事業計画が策定されており、具体的な土地利用については、復興整備計画において土地利用構想が示されている（P54～P66 参照）。これらの土地利用構想や復興計画には、下記のように推進すべき施策・事業の大まかな位置が示されているものがある（付属資料 B 参照）。

○岩沼市

- ・自然共生・国際医療産業都市の形成（土地利用構想上は「農地開発ゾーン」）
- ・千年希望の丘（土地利用構想上は「公園・農地」）
- ・エココンパクトシティの形成（土地利用構想上は「市街地復興ゾーン」）

○名取市

- ・臨空観光拠点
- ・水産観光拠点
- ・自然体験型公園・農地
- ・農業・地域産業の再生と新産業誘致ゾーン

○仙台市

- ・港地区復興特区ゾーン
※蒲生北部（都市基盤の再整備、新産業ゾーンの形成）を含む
- ・農と食のフロンティアゾーン
- ・海辺の交流再生ゾーン

○多賀城市

- ・地震・津波ミュージアム構想
- ・産業活性化と雇用機会創出

各地方自治体では、これらの計画に基づき、集団移転事業等の復興関連事業の事業を推進している。基盤整備が中心であったが、所管部署の設置等を通じて、徐々に各種の施設整備、企業誘致に向けた取り組みも本格化しつつある。

ただし、岩沼市のように早期に集団移転事業を計画決定し、事業を推進しているケースもあるものの、土地の権利調整等に時間を要している場合も多い。集団移転対象者がローンを完済できなくても金融機関が抵当権の解除に応じる等の条件整備が進む中で、事業が進むことが期待されている。

被災地では、メガソーラー、植物工場等の民間企業による構想が出されているが、基盤整備の遅れ等もあり、事業化に至った構想はまだ少ないのが現状である。企業立地の面から見ると、直接被災し、基盤整備が進んでいない地域よりは、名取市の愛島西部工業団地など、内陸部の地区への立地が進んでいる。復興交付金事業については、対象地域が直接被災した箇所に限定されているが、早期の雇用確保に向けた企業立地促進の観点から、柔軟な運用を望む声もある。

図表 空港周辺自治体の復興事業等の進捗状況・課題等

自治体名	復興事業等の状況	事業推進に向けた課題
岩沼市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 集団移転事業について、早期に計画決定し、事業を推進。 ・ 国際医療産業都市の推進に向けて、所管組織を設置し、プロジェクトを推進。機能的には医療機能ではなく、雇用を担う企業誘致に力点をおいている。プロジェクトの具体化にあたっては、基盤整備を行った上で、企業誘致を実現する必要がある。復興整備計画には位置づけられていないが、市街化区域への編入は可能であり、復興特区等を活用して、早期に企業誘致を実現する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市街化区域への編入等、開発条件の整備 ・ 復興特区等の活用による早期の企業誘致の実現
名取市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 閑上地区で、ビジネスプロポーザルの募集等を実施し、誘致候補企業を3社特定したが、権利調整などから整備が滞っている。 ・ 企業立地については、被災地ではなく、ジャムコをはじめとして、内陸の愛島西部工業団地への立地意向が強く、用地の拡張を計画している。ただし、愛島西部の拡張のような被災していない地区には、復興交付金を活用できないという問題がある。 ・ 復興交付金で、フィッシャーマンズウォーフ（朝市）は事業化した。今後、水産業共同利用施設の整備について検討する予定である。ただし、移転企業の再移転費用確保、新規企業誘致が課題である。 ・ 企業誘致にあたって、LABVのようなスキームを利用することも選択肢のひとつだと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 早期の権利調整を踏まえた基盤整備の推進 ・ 復興交付金の柔軟な利用に向けての働きかけ ・ 企業誘致に向けた立地インセンティブの工夫
仙台市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 集団移転対象者がローンを完済できなくても金融機関が抵当権の解除に応じるようになれば、事業の進捗が期待できる。 ・ 日本IBM、カゴメ等によるメガソーラーと農園の開発は、当初の予定通りには事業が進んでいない。いろいろな事業で事業が前に進まない状況がある。 ・ 藻類バイオマスに係る研究開発は、「東北復興のためのクリーンエネルギー研究開発推進事業」に採択され、産学官による事業が進みつつある。 ・ 仙台市として、2015年に開催される国連防災世界会議を誘致の方針 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業推進に向けた国のモデル事業等の活用 ・ 国連防災世界会議をいかした産業立地施策の展開

注) 空港周辺自治体における復興事業等の進捗状況及び推進に当たっての課題を把握するために、新聞・文献情報の整理、関係者に対するヒアリングを実施した。

3. 被災地における企業立地意向

現時点における民間企業の立地意向を把握するため、民間企業検討会及び新聞情報等における情報から立地可能性があると考えられる業種を整理した。

【調査方法】

- ・ 下記の新聞に関する震災後の宮城県への企業立地に関する記事検索
 (キーワード:「宮城県」×「企業進出」、「宮城県」×「メガソーラー」)
 - 日本経済新聞・日経産業新聞
 - 河北新報
 - 日刊工業新聞
- ・ その他入手した情報を付加

図表 被災地における企業の立地意向

業種	企業名	該当業種 (産業分類)	該当業種 (産業連関表)	進出先地域	概要	種別	出典
自動車関連 製造業	サンリット工業	中分類 31 輸送用機械器具製造業 小分類 311 自動車・同 附属品製造業	3541 自動車部品・同 附属品	宮城県色 麻町	宮城県色麻町に自動車向け樹脂成形加工部品工場を新設する。2012年10月に生産を開始し、トヨタ自動車東日本(宮城県大衡村)に納入する。投資額は3億円。初年度売上高8500万円を見込む。色麻町の工業団地にある空き工場を賃借、設備を導入し、操業開始時は地元から10人を雇用する方針。	新規進出	2012/08/06 日刊工業新聞 6 ページ「サンリット、宮城に樹脂部品工場を新設」
	中央精機	中分類 31 輸送用機械器具製造業 小分類 311 自動車・同 附属品製造業	3541 自動車部品・同 附属品	宮城県大 衡村	約20億円を投じて大衡村に工場を建設する計画。大衡村にはすでにトヨタ自動車系3社の統合会社、トヨタ自動車東日本が立地しており、中央精機はホイール製造を行うトヨタ子会社である。	新規進出	2012/08/02 日本経済新聞地方経済面 東北2 ページ「設備投資2年連続増、東北の今年度、3%増——福島がけん引、政投銀調べ。」
	ジャムコ	中分類 31 輸送用機械器具製造業 小分類 314 航空機・同 附属品製造業	3541 自動車部品・同 附属品	宮城県名 取市	航空機部品製造のジャムコ(東京)は約15億円を投じ名取市に新工場を建設中。エンジン部品や垂直尾翼に使う炭素繊維構造部材を生産する。操業は2013年4月の予定。	新規進出	2012/08/02 河北新報朝刊 3 ページ「東北7県の2012年度設備投資計画／3.0%増／ものづくり企業、高い」
	ジーエスエレテック (ジーエスエレテック東北)	中分類 31 輸送用機械器具製造業 小分類 311 自動車・同 附属品製造業	3541 自動車部品・同 附属品	宮城県角 田市	同社は自動車のワイヤーハーネスを製造する企業。トヨタグループが推進する国内生産体制の3極化に対応するため、2010年から東北(宮城県)へ	新規進出	2012/05/30 中部経済新聞 7 ページ「東北進出にける 震災乗り越え果たした約束 <中>」

業種	企業名	該当業種 (産業分類)	該当業種 (産業連関表)	進出先地域	概要	種別	出典
		業			の進出を検討していた。震災によりいったんは進出計画が白紙になったが、震災を乗り越え11年11月に進出が正式に決定された。30人を現地雇用。総投資額は約4億8千万円。3年後に東北での年間売上高を10億円まで引き上げる目標を掲げている。		2012/05/29 中部経済新聞 7ページ「東北進出にかける震災乗り越え果たした約束<上>」
	アイネックス	中分類 31 輸送用機械器具製造業 小分類 311 自動車・同附属品製造業	3541 自動車部品・同附属品	宮城県大崎市	同社は、電子機械や自動車の部品を手掛けるヤマセ電気(宮城県色麻町)の子会社。石巻市の工場が全壊した。インフラ復旧の遅れで早期再開は困難と判断。約30キロメートル離れた大崎市の空き工場を取得した。2011年10月に塗装ラインを再開し、2012年4月には新棟で成型ラインを稼働させた。	県内他地域(被災地域)からの移転	2012/06/27 日本経済新聞地方経済面 東北2ページ「移転に揺れる(2)最適な工場立地探る、設備一新で能力・効率改善(東北明日へ挑む)」
	ウチダ	中分類 31 輸送用機械器具製造業 小分類 311 自動車・同附属品製造業	3541 自動車部品・同附属品	宮城県名取市	同社は川崎市に本社を置く自動車部品製造業。仙台空港近くの宮城県岩沼市にある2工場が津波に襲われた。比較的被害が小さかった1工場を復旧し操業を続けてきたが、内陸部である名取市の工業団地に工場を新設し6月以降に2拠点体制に戻す。投資額は約8億円。	県内他地域(被災地域)からの移転	2012/05/21 日本経済新聞 朝刊 11ページ「津波で被災の部品企業、安定供給へ内陸移転加速、ウチダ、大村技研。」
その他製造業	フロンティアジャパン	中分類 12 木材・木製品製造業(家具を除く) 129 その他の木製品製造業(竹、とうを含む)	1619 その他の木製品	宮城県南三陸町	同社は木製ノベルティグッズを生産する企業(東京江東区)。2012年4月に、廃校になった中学校を利用した南三陸工場を開設。加工担当社員1人と仕上げや袋詰めをするパート約15人を町内で雇用している。	新規進出	2012/06/30 日本経済新聞 地方経済面東北2ページ「移転に揺れる(5)域外企業、あえて進出(東北明日へ挑む)終」
	レンゴー	中分類 14 パルプ・紙・紙加工品製造業 145 紙製容器製造業	1813 加工紙	宮城県大和町	段ボール製造業。2012年4月、県内有数の規模の工業団地で新仙台工場が操業を開始。仙台港近くの旧工場は東日本大震災の津波で被災。現地での再建を断念し、内陸部に約20キロメートル移転	県内他地域(被災地域)からの移転	2012/06/27 日本経済新聞地方経済面 東北2ページ「移転に揺れる(2)最適な工場立地探る、設備一新で能力・効率改善(東

業種	企業名	該当業種 (産業分類)	該当業種 (産業連関表)	進出先地域	概要	種別	出典
					した。約100億円の大型投資により生産能力は旧工場に比べ2割高まった。		北明日へ挑む)」
	東北リコー	中分類 29 電気機械器具製造業 小分類 293 民生用電気機械器具製造業	3112 サービス用機器	宮城県柴田町	トナー生産設備の増設工事を開始。投資額は約110億円で、2013年6月稼働予定。カラーデジタル複合機や産業用プリンター向けトナーを生産する。	既存設備の投資増	2012/08/02 河北新報朝刊 3ページ「東北7県の2012年度設備投資計画」/3.0%増/ものづくり企業、高い
	フクダ電子	中分類 27 業務用機械器具製造業 小分類 274 医療用機械器具・医療用品製造業	3719 その他精密機械	宮城県大和町	宮城県大和町の新工場を2012年秋に新規稼働する。津波被害が出た多賀城市のグループ会社が担っていた心電計の電極やカテーテルの生産を全面移管する。	県内他地域(被災地域)からの移転	2012/08/02 河北新報朝刊 3ページ「東北7県の2012年度設備投資計画」/3.0%増/ものづくり企業、高い
IT関連	EMD	中分類 39 情報サービス業	7331 情報サービス	仙台市青葉区	東日本大震災の復興特区法に基づく民間投資促進特区(IT産業版)を活用し、東北支社・仙台開発センターを開設する。指定後5年間は法人税が免除される。雇用規模は初年度が20人、2年目が50人、3年目は100人を目標にしている。	新規進出	2012/07/26 河北新報朝刊「投資特区を活用、東北支社開設へ」
	百戦錬磨	中分類 40 インターネット附随サービス業 401 インターネット附随サービス業	7341 インターネット附随サービス	仙台市青葉区	復興特区法に基づく同県の民間投資促進特区において新規立地する。指定後5年間、法人税が免除される。同社は6月19日に設立。各種スポーツ大会の情報を一元的に管理し、大会情報の提供や参加申し込み、試合の対戦相手探しなどに活用できるホームページ(HP)の企画、運営事業を展開する企業。初年度の売り上げ目標は1億円。	新規進出	2012/07/18 河北新報朝刊「東日本大震災/宮城の民間投資特区/第1号は「百戦錬磨」/情報関連産業/」
	NTTデータ	中分類 39 情報サービス業 中分類 64 貸金業、クレジットカード業等非預金信用機関	7331 情報サービス 6211 金融	宮城県石巻市	2012年1月に「石巻BPOセンター」を設け、3月から債権管理業務を開始、4月からはコールセンターを新設、業務を開始。この両拠点の人員を、2012年度中にさらに今の3倍にあたる約60人に増やす。増員分は地元で採用する方針。2~3年後を	新規進出	2012/06/07 日本経済新聞 地方経済面東北 2ページ「NTTデータ、石巻拠点の人員3倍に、グループ内外、取引拡大狙う。」

業種	企業名	該当業種 (産業分類)	該当業種 (産業連関表)	進出先地域	概要	種別	出典
					メドに100人規模にまで増やす計画。今後は拠点の拡充なども検討していく。		
	DIOジャパン	中分類 39 情報サービス業	7331 情報サービス	宮城県登米市	2011年9月にコールセンターを開設。コールセンターは雇用創出に即効性が大きいとして、自治体ではコールセンターの誘致に対して積極的だという背景がある。またIT特区の認定を受けられれば5年間の税の減免措置が受けられることや、都心部と比較すると人件費が2割程度安く抑えられることなども、進出に際しても魅力となっている。	新規進出	2012/05/18 日本経済新聞 地方経済面 東北2ページ「コールセンター相次ぎ進出、宮城、雇用創出へIT誘致―特区申請、人材育成カギ」
	NECパーソナルコンピュータ	中分類 39 情報サービス業	7331 情報サービス	宮城県仙台市	2011年11月にコールセンターを開設。	新規進出	2012/05/18 日本経済新聞 地方経済面 東北2ページ「コールセンター相次ぎ進出、宮城、雇用創出へIT誘致―特区申請、人材育成カギ」
	KDDIエボルバ	中分類 39 情報サービス業	7331 情報サービス	宮城県仙台市	2012年2月にコールセンターを開設。	新規進出	2012/05/18 日本経済新聞 地方経済面 東北2ページ「コールセンター相次ぎ進出、宮城、雇用創出へIT誘致―特区申請、人材育成カギ」
	アマゾンジャパン	中分類 39 情報サービス業	7331 情報サービス	宮城県仙台市	2012年4月にコールセンターを開設。仙台市中心部の「仙台トラストタワー」に顧客のメールや電話の問い合わせに応える「カスタマーサービスセンター」を設ける。現地採用した人材を訓練し、初年度は数百人で稼働。最大1000人まで雇用を増やす。仙台は東北各地から人が集まっており、高等教育機関も多く優秀な人材を採用しやすいことが、進出の決め手となった(社長談)。	新規進出	2012/05/18 日本経済新聞 地方経済面 東北2ページ「コールセンター相次ぎ進出、宮城、雇用創出へIT誘致―特区申請、人材育成カギ」 2011/09/28 日本経済新聞 地方経済面 東北2ページ「コールセンター被災地進出続々、アマゾン、来年3月、

業種	企業名	該当業種 (産業分類)	該当業種 (産業連関表)	進出先地域	概要	種別	出典
							仙台に——高い人材供給力着目」
	NTTドコモ	中分類 39 情報サービス業	7331 情報サービス	宮城県石巻市	2012年7月にコールセンターを開設。	新規進出	2012/05/18 日本経済新聞 地方経済面 東北2 ページ「コールセンター相次ぎ進出、宮城、雇用創出へIT誘致——特区申請、人材育成カギ」
	グループ・ジャパン	中分類 39 情報サービス業	7331 情報サービス	宮城県仙台市	2011年7月、約80人を雇用し開設。クーポン共同購入サイトの問い合わせに対応。	新規進出	2011/09/28 日本経済新聞 地方経済面 東北2 ページ「コールセンター被災地進出続々、アマゾン、来年3月、仙台に——高い人材供給力着目」
電力(メガソーラー)	ソーラーフロンティア	中分類 33 電気業	5111 電力	宮城県大衡村	同社は東京都港区に本社を置く、昭和シェル石油の太陽電池事業子会社。大衡村に新工場を建設することを検討している。2014年頃には稼働するとみられている。被災地では、自治体の復興計画に太陽光発電所の整備が盛り込まれ、トヨタ自動車が宮城県大衡村でメガソーラー建設を計画するなど太陽電池の需要拡大が見込まれる。	新規進出	2012/02/04 日本経済新聞 朝刊 9 ページ「宮城に太陽電池工場、昭和シェル系が検討、復興事業の一環」
	JX日鉱日石エネルギー	中分類 33 電気業	5111 電力	宮城県多賀城市	大規模太陽光発電所(メガソーラー)事業に参入し、仙台製油所の西地区(宮城県多賀城市)に1000キロワットの太陽光パネルを設置する。再生可能エネルギーの全量買い取り制度を利用し、2013年1月から売電を開始する予定である。発電出力は1メガワットで、投資額は4億円程度になる見込み。	新規進出	2012/08/15 日経産業新聞 2 ページ「JXエネ、社内の遊休地活用、メガソーラー事業参入」 2012/08/15 化学工業日報 1 ページ「JXエネ、ソーラー発電参入、仙台と下松に設備」

業種	企業名	該当業種 (産業分類)	該当業種 (産業連関表)	進出先地域	概要	種別	出典
	積水ハウス	中分類 33 電気業	5111 電力	宮城県色麻町	メガソーラー事業に参入し、全国全5工場の屋根や敷地に合計6.5メガワットの太陽光発電システムを設置し、発電、売電を行う。色麻町の東北工場では690キロワットを発電の予定である。	新規進出	2012/08/06 週刊住宅新聞 7ページ「積水ハウス、メガソーラーに参入、全工場で合計6.5MWを発電」
	ユナイテッド・アース	中分類 33 電気業	5111 電力	宮城県登米市	同団体は神戸市中央区に本部を置くNGO。登米市に大規模太陽光発電設備(メガソーラー)を設置すると発表した。出力は東北最大級となる8メガワット。太陽光発電事業を手掛ける日光エナジー開発(大阪市)を事業主体とし、2012年9月に着工予定。投資額は約28億円を見込む。	新規進出	2012/07/24 化学工業日報 12ページ「NGOユナイテッド・アース、宮城県に東北最大級メガソーラー設置」
	東光電気工事	中分類 33 電気業	5111 電力	宮城県石巻市	大規模太陽光発電(メガソーラー)事業へ進出。宮城県石巻市に1万kWのメガソーラーを建設し、2013年8月の稼働開始を目指す。総事業費は35億円。もともと太陽光発電システムの電気工事を請け負っており、これまでに国内で十数件の実績がある。	新規進出	2012/07/17 07:00 日本経済新聞電子版セクション「2050年に2億キロワット強 メガソーラーの実力と課題」
	NTTファシリティーズ パワーユナイテッド ミサワ・インターナショナル 資源総合システム	中分類 33 電気業	5111 電力	宮城県亶理町	2012年内に、亶理町の沿岸部に発電能力6万キロワット—10万キロワット級(100メガワット)の国内最大規模の大規模太陽光発電施設を立ち上げる予定。投資額は200億—300億円の見込み。	新規進出	2012/06/21 日刊工業新聞 3ページ「NTTグループ、宮城・亶理町にメガソーラー—10万キロワット級直流式で高効率」
	東北電力	中分類 33 電気業	5111 電力	宮城県七ヶ宿町	2012年5月より仙台火力発電所内に新設したメガソーラー発電所、仙台太陽光発電所が運転を開始。出力は2000キロワット、年間発電量は約210万キロワット。同発電施設は震災前の2011年2月に着工していたが、震災の影響で5カ月遅れの稼働開始となった。	既存設備の投資増	2012/05/28 日刊工業新聞 12ページ「東北電、仙台火力併設メガソーラーが稼働」

業種	企業名	該当業種 (産業分類)	該当業種 (産業連関表)	進出先地域	概要	種別	出典
	トヨタ自動車	中分類 33 電気業	5111 電力	宮城県大 衡村	セントラル自動車(宮城県大衡村)の工業団地にメガソーラー(大規模太陽光発電所)の導入を検討中。1万キロ~2万キロワット規模となる見込みで、早ければ13年夏までの稼働を目指す。	既存設備の投資増	2012/04/07 日本経済新聞 朝刊 9ページ「ワタミ、電力3割自前調達——再生エネ、自家発電拡大、企業、電力不足に自衛策」
	仙台青葉会	中分類 33 電気業	5111 電力	宮城県大 和町・蔵王町・大郷町	宮城県内の3カ所にメガソーラー(大規模太陽光発電所)を建設し、2012年度中の稼働をめざす。出力は合計1万6000キロワットで投資額は約52億円。同会は土木工事会社や鉄工会社の経営者が昨年10月にメガソーラー事業を目的に設立した一般財団法人である。	新規進出	2012/03/28 日経産業新聞 2ページ「仙台青葉会、宮城3カ所にメガソーラー(地域発エコトピックス)」 2012/03/23 日本経済新聞 地方経済面 東北 2ページ「仙台青葉会、宮城にメガソーラー、3拠点、出力計1.6万キロワット」
	日立製作所	中分類 33 電気業	5111 電力	宮城県石 巻市	大規模な太陽光発電所(メガソーラー)を設置する検討を開始。	新規進出	2012/03/13 Fuji Sankei Business i. 6ページ「震災復興 トヨタ・三菱自「採用に東北枠」事業・雇用創出 長期支援シフト」
	カナディアン・ソーラー	中分類 33 電気業	5111 電力	宮城県・福 島県のい ずれか	同社はカナダの太陽電池最大手で出荷量は世界3~4位。福島県や宮城県での工場建設に向け、複数の地元自治体と立地交渉に入った。条件が合えば2012年内にも着工し、2013年春以降に稼働する。生産能力が年15万キロワットの太陽光発電パネル工場を造る計画。	新規進出	2012/02/23 日本経済新聞 朝刊 1ページ「東北に太陽光パネル工場、カナダ最大手、福島・宮城で交渉、再生エネ買い取り見込む」
	日本IBM カゴメ	中分類 33 電気業 中分類 01 農業 011 耕種 農業	5111 電力 0113 野菜	宮城県仙 台市	仙台市の被災農地で国内最大級の温室による野菜栽培を始める構想を表明。太陽光発電施設をつくって、民間主導で雇用の拡大を促す。詳細は不明。	新規進出	2012/01/01 日本経済新聞 朝刊 15ページ「特集——2012新年に考える、復興、苦難越え、農漁業、回復に地域差」

業種	企業名	該当業種 (産業分類)	該当業種 (産業連関表)	進出先地域	概要	種別	出典
水産加工品	住友商事 三井物産 地元水産加工業者	中分類 09 食料品製造業 092 水産食料品製造業	1113 水産食料品	宮城県気仙沼市	地元水産加工業者の販路開拓、商品開発の支援事業を始める。2社社が協力する大規模な水産加工団地の整備で地元業者が近く協同組合を設立。同組合の独自ブランドの開発や販路の新規開拓にあたり社社が自社の流通網を提供する。協同組合に参加するのは、震災前から鹿折周辺に立地していた約15社。	地元企業支援	2012/06/30 日本経済新聞 朝刊 12 ページ「被災水産業の復興支援、住商・三井物産、販路や商品開発」
	及善商店	中分類 09 食料品製造業 092 水産食料品製造業	1113 水産食料品	宮城県登米市	同社は宮城県南三陸町していた水産加工会社(かまぼこ製造)だが、津波で生産設備を失い、半年後、内陸の登米市に工場を新設。	県内他地域(被災地域)からの移転	2012/06/28 日本経済新聞 地方経済面東北 2 ページ「移転に揺れる(3)水産加工、内陸で再出発(東北明日へ挑む)」
	木の屋石巻水産	中分類 09 食料品製造業 092 水産食料品製造業	1113 水産食料品	宮城県美里町	同社は宮城県石巻市に立地していた水産加工会社(鯨の加工品、サバやサンマの缶詰製造等)だが、津波で生産設備を失う。2013 年春に内陸の同県美里町に約13億円を投じた新工場を開設、事業を再開する。	県内他地域(被災地域)からの移転	2012/06/28 日本経済新聞 地方経済面東北 2 ページ「移転に揺れる(3)水産加工、内陸で再出発(東北明日へ挑む)」
	山田水産	中分類 09 食料品製造業 092 水産食料品製造業	1113 水産食料品	宮城県石巻市	同社は大分県佐伯市に本社がある水産加工業大手。震災後、石巻工場に新たな生産ラインを増設。投資額は2億円程度とみられる。同工場は、震災後には国の補助も活用しながら約6億円を投じて2ラインを復旧しており、これにさらなる新規の設備投資を行ったものである。石巻工場の生産量は震災前を超えている。	既存設備の投資増	2012/06/21 日本経済新聞 地方経済面 東北 2 ページ「山田水産、石巻の工場増強、塩焼き用ライン新設、サケなど真空パック品に」
宿泊	価値開発	中分類 75 宿泊業 小分類 752 簡易宿所	8613 宿泊業	岩手、宮城、福島 の3県	被災3県に中長期滞在者向けのホテル「バリュー・ザ・ホテル」を10カ所建設し、計2000室を供給する。復旧・復興工事で働く労働者が対象で、甚大な津波被害を受けた沿岸部に短時間でアクセスできる場所を選んだ。総	新規進出	2012/08/06 日刊工業新聞 22 ページ「価値開発、被災地に低コストホテルを建設-10カ所・2000室供給」

業種	企業名	該当業種 (産業分類)	該当業種 (産業連関表)	進出先地域	概要	種別	出典
					投資額は非公表。全室稼働後には年間約35億円の売上高を目指す。		
卸売	パルタック	中分類 55 その他の卸売業	6111 卸売	宮城県内 (詳細不明)	同社は大阪市の日用品卸大手。宮城県との立地協定を締結。事業や進出の詳細等については不明。	新規進出	2012/07/11 河北新報朝刊「宮城県「調印ラッシュ」/7月下旬から/宮城県は7月下旬から8月初旬にか」
小売	らでいっしゅ ぼーや	中分類 58 飲食料品小売業 582 野菜・果実小売業	6112 小売	宮城県仙台市	同社は野菜の宅配を行う企業。2012年6月に仙台市に東北センターを開設。	新規進出	2012/06/30 日本経済新聞 地方経済面東北2ページ「移転に揺れる(5)域外企業、あえて進出(東北明日へ挑む)終」
物品賃貸業	カナモト	中分類 70 物品賃貸業 702 産業用機械器具賃貸業	8512 物品賃貸業(除貸自動車業)	宮城県気仙沼市	北海道に本社を置く同社は建機レンタル業。は2011年10月から2012年1月にかけて宮城県気仙沼市、岩手県の山田町、釜石市に営業拠点を開設した。道路交通網が完全に復旧していないなか、営業網拡充により工事現場で需要が大きい建機や発電機などのレンタル物資を迅速に届けられるようにすることで、復興需要の取り込みを図る。	新規進出	2012/03/08 日本経済新聞 地方経済面 北海道1ページ「震災を越えて(上)道内企業、東北の拠点拡充、人材派遣や流通、被災地の復興下支え」
農業	サイゼリヤ	中分類 01 農業 011 耕種農業	0113 野菜	宮城県仙台市	同社は外食チェーンだが、2012年1月よりビニールハウスのトマト農場を設置し栽培を始めた。津波被害の影響が残る地域で塩害に強いトマトを栽培することで、地元農家の雇用創出と農業再生を支援する。	新規進出	2012/03/13 Fuji Sankei Business i. 6ページ「震災復興 トヨタ・三菱自「採用に東北枠」 事業・雇用創出 長期支援ソフト」

4. 立地ポテンシャルの高い業種

プロジェクト及び事業検討の参考資料とするため、優先して開発を促進すべき業種・施設を抽出するため、産業連関表に記載されている190業種を対象として、実現可能性、地域の意向、経済波及効果及び空港全体としての事業価値向上への寄与度を通じたランク付けを行った。

■ 実現可能性の検討方法

実現可能性は、①復興特区の利用可能性（インセンティブ享受の可能性）、②投資意向のある企業の存在の2つの視点から検討する。下記の業種・施設について、可能性があると評価する。

① 復興特区のインセンティブの利用可能性

民間投資促進特区（ものづくり産業版、IT産業版）の該当業種

② 投資意向のある業種・施設の存在

下記に該当する業種・施設とする

- ・震災以降、宮城県に立地もしくは立地意向を示した企業等の業種・施設
（H23「工場立地動向調査」立地業種、新聞情報に基づく企業情報等の整理）
- ・(株)野村総合研究所 実施企業アンケート等で投資意向を示す企業が存在する業種・施設

■ 地域の意向

地域の意向は、③復興計画等の記載との適合性から検討した。基礎自治体の復興計画については、事業についても抽象的な記載にとどまっている場合も多いため、趣旨を勘案して、該当業種を抽出した。

③ 計画との整合性

周辺自治体の復興事業（本報告書資料A）に示した取り組み内容について、下記の点を考慮して計画と整合すると考えられる業種を抽出した。

- ・ 「農業」とのみ記載されている事業は、業種0111～0131すべてに該当するとみなす。ただし、農地復旧や除塩の場合は、業種を特定しない。
- ・ 「農林水産業」と記載されている場合は、水産加工等の食品加工までを、該当業種とみなす。
- ・ 「〇〇との連携」施策は該当業種を特定しない
- ・ 自然エネルギーの生産・利活用については、「5111 電力」に該当すると想定する。
- ・ 太陽光発電の製造段階については、「3211 産業用電気機器」「3241 その他電気機器」「2711 非鉄金属」に該当すると想定（内閣府経済社会総合研究所「総合的な経済・エネルギー・環境分析に資する技術情報の整備のための研究 PDF」、2008. 1. 9を参照した）
- ・ 防災・環境・新エネルギー分野等の研究開発の促進による、関連産業の創出と集積については、該当しそうな製造業と研究機関を該当業種とする。
- ・ 中心市街地活性化施策は、小売・卸売・サービス業・飲食業等を該当する業種とする。
- ・ 観光の振興施策は、旅客輸送業、宿泊業、飲食業、娯楽サービス業を該当業種とする。ただし、景観保全、歴史学習等については、直接的な効果へのつながりが不明なことから、業種を特定しない。
- ・ 「工業」とのみ記載されているものについては、該当業種としない。

■ 経済波及効果及び空港全体としての事業価値向上への寄与度の試算方法

経済波及効果及び空港全体としての事業価値向上への寄与度は、産業連関表を用いることにより、④経済波及効果（生産誘発効果）、⑤経済波及効果（雇用効果）、⑥事業価値向上への寄与度 に分けて評価する。施設は対応する業種として評価する。

- ④ 立地に伴う経済波及効果（生産誘発効果（または粗付加価値誘発効果））
立地による周辺への生産誘発効果が大きい業種（産業連関表逆行列係数表の列和が大きい業種）
- ⑤ 立地に伴う経済波及効果（雇用誘発効果）
立地による周辺への雇用効果が大きい業種（産業連関表雇用誘発係数が大きい業種）
- ⑥ 事業価値向上への寄与度
産業連関表でみて空港とのかかわりが大きい業種（産業連関表において「航空運送」の投入が大きい業種、及び「航空輸送」に対して一定の投入係数がある業種）

■ 総合評価

以上のそれぞれの項目の状況の評価を下記の基準に基づいて得点化することによって総合評価を行った。

- 復興特区の利用可能性（特区該当企業：1、それ以外0）
 - 投資意向のある企業の存在（投資意向のある企業が存在する業種1、それ以外0）
 - 周辺自治体の計画との整合性（整合する業種1、それ以外0）
 - 立地による生産誘発効果（逆行列係数列和 \geq 全体業種平均以上の業種1、それ以外0）
 - 立地による雇用誘発効果（雇用誘発係数 \geq 全体業種平均以上の業種1、それ以外0）
 - 空港事業価値向上効果1（産業連関表でみて航空輸送業の投入係数 \geq 全体業種平均以上の業種1、それ以外0）
 - 空港事業価値向上効果2（産業連関表でみて航空輸送業に対する投入係数 \geq 全体業種平均以上の業種1、それ以外0）
- ↓
- 総合得点=Σ（以上の個別項目の得点） : 7点満点の評価

■ 留意事項

本検討に基づく優先度は、あくまで一定の仮定に基づく調査結果として参照する必要がある。

図表 業種別立地ポテンシャル

部門	業種	実現可能性評価		地域の意向 計画との整合性	経済効果、空港事業価値向上への寄与度				優先度
		復興特区のインセンティブの利用可能性	投資意向のある企業の存在		立地に伴う生産誘発効果	立地に伴う雇用誘発効果	空港事業価値向上効果		
				航空輸送業の投入係数			航空輸送業に対する投入係数		
0111	穀類		0	1	1.709	0.035	0.0000	0.0000	-
0112	いも・豆類		0	1	1.649	0.050	0.0000	0.0000	-

部門	業種	実現可能性評価		地域の意向 計画との整合性	経済効果、空港事業価値向上への寄与度				優先度
		復興特区のインセンティブの利用可能性	投資意向のある企業の存在		立地に伴う生産誘発効果	立地に伴う雇用誘発効果	空港事業価値向上効果		
							航空輸送業の投入係数	航空輸送業に対する投入係数	
0113	野菜		2	1	1.668	0.059	0.0000	0.0000	1
0114	果実		0	1	1.685	0.083	0.0000	0.0000	1
0115	その他の食用作物		0	1	1.706	0.079	0.0000	0.0000	1
0116	非食用作物		0	1	1.714	0.108	0.0000	0.0000	1
0121	畜産		0	1	2.308	0.051	0.0000	0.0000	1
0131	農業サービス		0	1	1.607	0.140	0.0000	0.0092	2
0211	育林		0	0	1.140	0.034	0.0000	0.0010	-
0212	素材		0	0	2.055	0.109	0.0000	0.0001	2
0213	特用林産物		0	1	1.972	0.175	0.0000	0.0012	2
0311	海面漁業		0	1	1.661	0.058	0.0000	0.0004	-
0312	内水面漁業		0	1	1.724	0.070	0.0000	0.0004	-
0611	金属鉱物		0	0	1.794	0.064	0.0000	0.0031	1
0621	窯業原料鉱物		0	0	1.819	0.058	0.0000	0.0068	1
0622	砂利・砕石		0	0	1.949	0.053	0.0000	0.0012	-
0629	その他の非金属鉱物		0	0	1.949	0.068	0.0000	0.0040	1
0711	石炭・原油・天然ガス		0	0	1.745	0.046	0.0000	0.0032	1
1111	と畜	A	0	1	3.081	0.028	0.0000	0.0000	2
1112	畜産食料品	A	0	1	2.497	0.059	0.0000	0.0004	2
1113	水産食料品	A	4	1	2.004	0.078	0.0000	0.0001	4
1114	精穀・製粉	A	0	1	2.366	0.012	0.0000	0.0001	2
1115	めん・パン・菓子類	A	0	1	2.046	0.144	0.0000	0.0002	3
1116	農産保存食料品	A	0	1	2.039	0.122	0.0000	0.0001	3
1117	砂糖・油脂・調味料類	A	0	1	2.023	0.055	0.0000	0.0004	2
1119	その他の食料品	A	0	1	2.149	0.161	0.0000	0.0002	3
1121	酒類	A	0	1	1.633	0.019	0.0000	0.0005	1
1129	その他の飲料	A	0	1	1.950	0.039	0.0000	0.0001	1
1131	飼料・有機質肥料(除別掲)	A	0	0	2.077	0.020	0.0000	0.0003	2
1141	たばこ	A	0	0	1.282	0.005	0.0000	0.0001	1
1511	紡績	A	0	0	2.224	0.087	0.0000	0.0004	3
1512	織物	A	0	0	2.290	0.094	0.0000	0.0028	4
1513	ニット生地	A	0	0	2.085	0.104	0.0000	0.0001	3
1514	染色整理	A	0	0	1.906	0.129	0.0000	0.0016	3

部門	業種	実現可能性評価		地域の意向	経済効果、空港事業価値向上への寄与度				優先度
		復興特区のインセンティブの利用可能性	投資意向のある企業の存在		計画との整合性	立地に伴う生産誘発効果	立地に伴う雇用誘発効果	空港事業価値向上効果	
				航空輸送業の投入係数				航空輸送業に対する投入係数	
1519	その他の繊維工業製品	A	0	0	2.172	0.100	0.0001	0.0010	3
1521	衣服	A	0	0	2.073	0.156	0.0021	0.0029	4
1522	その他の衣服・身の回り品	A	0	0	2.091	0.133	0.0000	0.0016	4
1529	その他の繊維既製品	A	0	0	1.998	0.130	0.0001	0.0008	3
1611	製材・合板・チップ	A	0	0	1.879	0.072	0.0000	0.0003	2
1619	その他の木製品	A	1	0	1.836	0.101	0.0000	0.0005	3
1711	家具・装備品	A	0	0	2.109	0.111	0.0009	0.0016	4
1811	パルプ	A	0	0	2.200	0.014	0.0000	0.0002	2
1812	紙・板紙	A	0	0	2.073	0.024	0.0001	0.0003	2
1813	加工紙	A	1	0	2.385	0.032	0.0000	0.0005	3
1821	紙製容器	A	0	0	2.222	0.102	0.0000	0.0003	3
1829	その他の紙加工品	A	0	0	2.123	0.081	0.0005	0.0005	3
1911	印刷・製版・製本	A	0	0	1.793	0.103	0.0008	0.0027	3
2011	化学肥料		0	0	1.949	0.028	0.0000	0.0005	-
2021	ソーダ工業製品	A	0	0	2.167	0.012	0.0000	0.0004	2
2029	その他の無機化学工業製品	A	0	0	1.999	0.029	0.0000	0.0006	2
2031	石油化学基礎製品	A	0	0	2.131	0.003	0.0000	0.0003	2
2032	脂肪族中間物・環式中間物	A	0	0	2.683	0.011	0.0000	0.0003	2
2033	合成ゴム	A	0	0	2.333	0.018	0.0000	0.0008	2
2039	その他の有機化学工業製品	A	0	0	2.204	0.030	0.0000	0.0008	2
2041	合成樹脂	A	0	0	2.489	0.020	0.0000	0.0005	2
2051	化学繊維	A	0	0	2.208	0.042	0.0000	0.0007	2
2061	医薬品	A	0	0	2.048	0.032	0.0000	0.0042	3
2071	石けん・界面活性剤・化粧品	A	0	0	2.347	0.031	0.0000	0.0017	3
2072	塗料・印刷インキ	A	0	0	2.326	0.037	0.0002	0.0006	2
2073	写真感光材料	A	0	0	2.118	0.036	0.0000	0.0008	2
2074	農薬	A	0	0	2.285	0.031	0.0000	0.0007	2
2079	その他の化学最終製品	A	0	0	2.225	0.040	0.0000	0.0008	2
2111	石油製品		0	0	1.130	0.001	0.1187	0.0002	1
2121	石炭製品		0	0	1.485	0.010	0.0000	0.0005	-
2211	プラスチック製品	A	0	0	2.359	0.091	0.0006	0.0008	3
2311	タイヤ・チューブ	A	0	0	2.178	0.041	0.0000	0.0004	2

部門	業種	実現可能性評価		地域の意向	経済効果、空港事業価値向上への寄与度				優先度
		復興特区のインセンティブの利用可能性	投資意向のある企業の存在		計画との整合性	立地に伴う生産誘発効果	立地に伴う雇用誘発効果	空港事業価値向上効果	
				航空輸送業の投入係数				航空輸送業に対する投入係数	
2319	その他のゴム製品	A	0	0	1.991	0.089	0.0000	0.0007	3
2411	革製履物		0	0	1.793	0.087	0.0000	0.0001	1
2412	なめし革・毛皮・その他の革製品		0	0	1.972	0.103	0.0000	0.0005	2
2511	板ガラス・安全ガラス	A	0	0	1.961	0.046	0.0000	0.0007	1
2512	ガラス繊維・同製品	A	0	0	2.025	0.057	0.0000	0.0004	2
2519	その他のガラス製品	A	0	0	1.796	0.061	0.0000	0.0005	1
2521	セメント	A	0	0	1.953	0.024	0.0000	0.0008	1
2522	生コンクリート	A	0	0	2.077	0.076	0.0000	0.0003	3
2523	セメント製品	A	0	0	1.869	0.088	0.0000	0.0011	2
2531	陶磁器	A	0	0	1.878	0.085	0.0000	0.0010	2
2599	その他の窯業・土石製品	A	0	0	1.877	0.070	0.0000	0.0022	2
2611	鋳鉄・粗鋼	A	0	0	2.198	0.018	0.0000	0.0002	2
2612	鉄屑	A	0	0	1.000	0.000	0.0000	0.0000	1
2621	熱間圧延鋼材	A	0	0	2.561	0.015	0.0000	0.0003	2
2622	鋼管	A	0	0	2.872	0.032	0.0000	0.0011	2
2623	冷延・めっき鋼材	A	0	0	2.821	0.017	0.0000	0.0004	2
2631	鋳鍛造品	A	0	0	2.098	0.057	0.0000	0.0006	2
2649	その他の鉄鋼製品	A	0	0	2.805	0.060	0.0000	0.0002	2
2711	非鉄金属製錬・精製	A	0	1	1.447	0.012	0.0000	0.0004	1
2712	非鉄金属屑	A	0	0	1.000	0.000	0.0000	0.0000	1
2721	電線・ケーブル	A	0	0	1.979	0.033	0.0000	0.0005	2
2722	その他の非鉄金属製品	A	0	0	1.714	0.032	0.0000	0.0005	1
2811	建設用金属製品	A	0	0	2.391	0.099	0.0000	0.0038	4
2812	建築用金属製品	A	0	0	2.178	0.082	0.0000	0.0025	4
2891	ガス・石油機器及び暖房機器	A	0	0	2.465	0.068	0.0000	0.0009	2
2899	その他の金属製品	A	0	0	2.022	0.126	0.0001	0.0007	3
3011	原動機・ボイラ	A	0	0	2.303	0.043	0.0000	0.0006	2
3012	運搬機械	A	0	0	2.347	0.070	0.0000	0.0007	2
3013	冷凍機・温湿調整装置	A	0	0	2.185	0.049	0.0000	0.0005	2
3019	その他の一般産業機械	A	0	0	2.173	0.078	0.0001	0.0012	3
3021	建設・鉱山機械	A	0	0	2.329	0.042	0.0000	0.0012	2
3022	化学機械	A	0	1	2.081	0.063	0.0000	0.0013	3

部門	業種	実現可能性評価		地域の意向	経済効果、空港事業価値向上への寄与度				優先度
		復興特区のインセンティブの利用可能性	投資意向のある企業の存在		計画との整合性	立地に伴う生産誘発効果	立地に伴う雇用誘発効果	空港事業価値向上効果	
				航空輸送業の投入係数				航空輸送業に対する投入係数	
3023	産業用ロボット	A	0	1	2254	0.047	0.0000	0.0005	2
3024	金属加工・工作機械	A	0	1	2173	0.087	0.0000	0.0005	3
3029	その他の特殊産業用機械	A	0	1	2139	0.068	0.0000	0.0008	2
3031	その他の一般機械器具及び部品	A	0	0	1997	0.096	0.0001	0.0019	4
3111	事務用機械	A	0	0	2364	0.033	0.0000	0.0011	2
3112	サービス用機器	A	1	0	2476	0.042	0.0000	0.0004	3
3211	産業用電気機器	A	0	1	2176	0.077	0.0000	0.0007	3
3221	電子応用装置	A	0	1	2227	0.042	0.0000	0.0013	3
3231	電気計測器	A	0	1	1987	0.067	0.0000	0.0007	2
3241	その他の電気機器	A	0	1	2091	0.046	0.0001	0.0008	2
3251	民生用電気機器	A	0	0	2268	0.040	0.0000	0.0013	3
3311	民生用電子機器	A	0	0	2271	0.043	0.0000	0.0008	2
3321	通信機械	A	0	0	2255	0.037	0.0000	0.0020	3
3331	電子計算機・同付属装置	A	0	1	2169	0.028	0.0000	0.0014	3
3411	半導体素子・集積回路	A	0	1	2157	0.055	0.0000	0.0009	2
3421	その他の電子部品	A	0	1	2257	0.063	0.0000	0.0022	3
3511	乗用車	A	0	1	3113	0.023	0.0000	0.0003	2
3521	トラック・バス・その他の自動車	A	0	1	3117	0.028	0.0000	0.0003	2
3531	二輪自動車	A	0	1	3014	0.029	0.0000	0.0012	2
3541	自動車部品・同付属品	A	6	1	2806	0.051	0.0000	0.0004	3
3611	船舶・同修理	A	0	0	2486	0.052	0.0000	0.0002	2
3621	鉄道車両・同修理		0	0	2418	0.071	0.0000	0.0009	1
3622	航空機・同修理	A	0	0	1728	0.042	0.0843	0.0007	2
3629	その他の輸送機械	A	0	0	2537	0.058	0.0000	0.0009	2
3711	光学機械	A	0	0	1980	0.082	0.0000	0.0011	3
3712	時計	A	0	0	1965	0.072	0.0000	0.0006	2
3719	その他の精密機械	A	1	0	2008	0.069	0.0000	0.0006	3
3911	がん具・運動用品		0	0	2108	0.062	0.0000	0.0010	1
3919	その他の製造工業製品		0	0	2062	0.079	0.0000	0.0006	2
3921	再生資源回収・加工処理	A	0	0	1848	0.096	0.0000	0.0000	2
4111	住宅建築		0	0	1907	0.121	0.0000	0.0002	1
4112	非住宅建築		0	0	1979	0.122	0.0000	0.0002	2

部門	業種	実現可能性評価		地域の意向	経済効果、空港事業価値向上への寄与度				優先度
		復興特区のインセンティブの利用可能性	投資意向のある企業の存在		計画との整合性	立地に伴う生産誘発効果	立地に伴う雇用誘発効果	空港事業価値向上効果	
				航空輸送業の投入係数				航空輸送業に対する投入係数	
4121	建設補修		0	0	2013	0.122	0.0001	0.0004	2
4131	公共事業		0	0	1.924	0.109	0.0000	0.0006	1
4132	その他の土木建設		0	0	1.954	0.129	0.0000	0.0003	1
5111	電力		12	1	1.651	0.013	0.0030	0.0005	1
5121	都市ガス		0	1	1.580	0.019	0.0005	0.0002	-
5122	熱供給業		0	0	1.942	0.021	0.0001	0.0005	-
5211	水道		0	0	1.838	0.031	0.0003	0.0004	-
5212	廃棄物処理		0	0	1.455	0.103	0.0005	0.0025	2
6111	卸売	A	1	1	1.481	0.075	0.0048	0.0055	4
6112	小売		1	1	1.555	0.249	0.0009	0.0012	2
6211	金融	B	1	0	1.617	0.037	0.0170	0.0007	3
6212	保険	B	0	0	1.551	0.080	0.0083	0.0016	4
6411	不動産仲介及び賃貸		0	0	1.414	0.044	0.0051	0.0003	-
6421	住宅賃貸料		0	0	1.354	0.010	0.0000	0.0001	-
6422	住宅賃貸料(帰属家賃)		0	0	1.195	0.000	0.0000	0.0000	-
7111	鉄道旅客輸送		0	1	1.667	0.042	0.0004	0.0000	-
7112	鉄道貨物輸送		0	1	1.875	0.061	0.0002	0.0002	-
7121	道路旅客輸送		0	1	1.381	0.198	0.0001	0.0002	1
7122	道路貨物輸送(除自家輸送)	A	0	0	1.502	0.158	0.0028	0.0004	2
7141	外洋輸送		0	0	1.548	0.000	0.0000	0.0003	-
7142	沿海・内水面輸送		0	0	1.825	0.000	0.0011	0.0009	-
7143	港湾運送		0	0	1.615	0.003	0.0002	0.0004	-
7151	航空輸送		0	0	1.985	0.041	0.0073	0.0073	2
7161	貨物利用運送		0	0	1.540	0.102	0.0003	0.0031	2
7171	倉庫	A	0	0	1.612	0.034	0.0004	0.0005	1
7181	こん包		0	0	1.841	0.203	0.0027	0.0004	1
7189	その他の運輸付帯サービス		0	0	1.520	0.088	0.3091	0.0005	2
7311	郵便・信書便		0	0	1.281	0.087	0.0010	0.0171	2
7312	電気通信		0	0	1.597	0.040	0.0038	0.0012	-
7319	その他の通信サービス		0	0	1.607	0.202	0.0000	0.0015	2
7321	放送	B	0	0	1.932	0.025	0.0000	0.0045	2
7331	情報サービス	B	8	1	1.613	0.075	0.0066	0.0031	4

部門	業種	実現可能性評価		地域の意向	経済効果、空港事業価値向上への寄与度				優先度	
		復興特区のインセンティブの利用可能性	投資意向のある企業の存在		計画との整合性	立地に伴う生産誘発効果	立地に伴う雇用誘発効果	空港事業価値向上効果		
								航空輸送業の投入係数		航空輸送業に対する投入係数
7341	インターネット附随サービス	B	1	1	1.958	0.067	0.0004	0.0022	3	
7351	映像・文字情報制作	B	0	0	1.965	0.081	0.0017	0.0117	3	
8111	公務(中央)		0	0	1.578	0.036	0.0000	0.0022	1	
8112	公務(地方)		0	0	1.338	0.034	0.0000	0.0009	-	
8211	学校教育		0	0	1.203	0.050	0.0000	0.0019	1	
8213	社会教育・その他の教育		0	0	1.592	0.109	0.0001	0.0066	2	
8221	学術研究機関	A	0	1	1.823	0.140	0.0000	0.0089	3	
8222	企業内研究開発	A	0	1	1.714	0.080	0.0009	0.0013	3	
8311	医療		0	1	1.737	0.124	0.0000	0.0011	1	
8312	保健		0	1	1.441	0.084	0.0000	0.0002	1	
8313	社会保障		0	1	1.471	0.134	0.0000	0.0001	1	
8314	介護		0	1	1.439	0.283	0.0000	0.0003	1	
8411	その他の公共サービス		0	0	1.566	0.160	0.0001	0.0037	2	
8511	広告	B	0	0	2.263	0.174	0.0150	0.0021	5	
8512	物品賃貸業(除貸自動車業)		1	0	1.628	0.174	0.0753	0.0016	4	
8513	貸自動車業		0	0	1.448	0.041	0.0000	0.0004	-	
8514	自動車修理		0	0	2.217	0.045	0.0000	0.0006	1	
8515	機械修理		0	0	2.262	0.044	0.0186	0.0006	2	
8519	その他の対事業所サービス	B	0	0	1.410	0.128	0.0103	0.0022	4	
8611	娯楽サービス		0	1	1.550	0.083	0.0000	0.0018	2	
8612	飲食店		0	1	1.908	0.494	0.0000	0.0004	1	
8613	宿泊業		1	1	1.822	0.127	0.0000	0.0008	2	
8614	洗濯・理容・美容・浴場業		0	1	1.444	0.139	0.0003	0.0011	1	
8619	その他の対個人サービス		0	1	1.418	0.121	0.0002	0.0013	2	
8900	事務用品		0	0	2.814	0.000	0.0009	0.0001	1	
9000	分類不明		0	0	2.830	0.133	0.7187	0.0014	4	

注) 復興特区のインセンティブの利用可能性 A:ものづくり特区該当業種、B:IT特区該当業種

Ⅲ 仙台空港及び空港周辺地域の将来像

Ⅲ-1 将来像の策定趣旨と位置づけ

■策定趣旨

東北の発展を支えるゲートウェイである仙台空港の乗降客数は、世界的な経済不況等により平成20年以降大きく減少しており、貨物取扱量も平成12年度を境に減少傾向にある。加えて、平成23年3月11日に本県を襲った東北地方太平洋沖地震とその後続いた大津波により、仙台空港のみならず周辺地域も極めて甚大な被害が生じ、現在、その復興に鋭意取り組んでいる。

一方、国においては航空系事業と非航空系事業の一体化及び民間の知恵と資金の導入による地域の特性を活かした戦略的な空港運営が、利用者数の増大、地域経済の活性化等につながるとする内容の検討報告が平成23年7月にとりまとめられ、関連法案が今国会に提出される予定である。

こうした状況を踏まえ、民の力を最大限に活かし、仙台空港及びその周辺地域を国内外からヒト・モノ・資金を惹きつけるグローバルゲートウェイとして再構築していくことが、復興のシンボルとして本県復興の息吹の発信につながっていくことから、県では、官民が共通の目的意識も持って取り組む計画として、昨年7月に「みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン」を策定した。本将来像は、官民が共通の目的意識を持って「みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン」に掲げる施策、事業に取り組んでいくために、本県の目指す仙台空港及び空港周辺地域のあるべき将来の姿を示すものである。

■将来像の位置づけ

将来像は、官民が共通の目的意識を持って「みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン」に掲げる施策、事業に取り組んでいくための目標、指針となるものである。

■将来像の対象地域

将来像の対象地域は、仙台空港と仙台塩釜港（仙台港区）を結ぶ名取市、岩沼市、仙台市及び多賀城市の沿岸部とする。



■目標指標

おおむね30年後の仙台空港及びその周辺地域の活性化の目標として、ピーク時の約2倍となる以下の目標指標を設定する。

- ・仙台空港乗降客数：600万人／年（平成18年度：約339万人）
- ・仙台空港貨物取扱量：5万トﾝ／年（平成12年度：約2.4万トﾝ／年）

Ⅲ-2 仙台空港及び空港周辺地域の将来像 —東北のグローバルゲートウェイ—

「みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン」（平成23年7月）に示されているように、仙台空港及び空港を含んだ周辺地域は、民の力を最大限に活かし、国内外からヒト・モノ・資金を惹きつける「東北のグローバルゲートウェイ」として宮城県の本格的な復興を牽引する地域に発展していく。

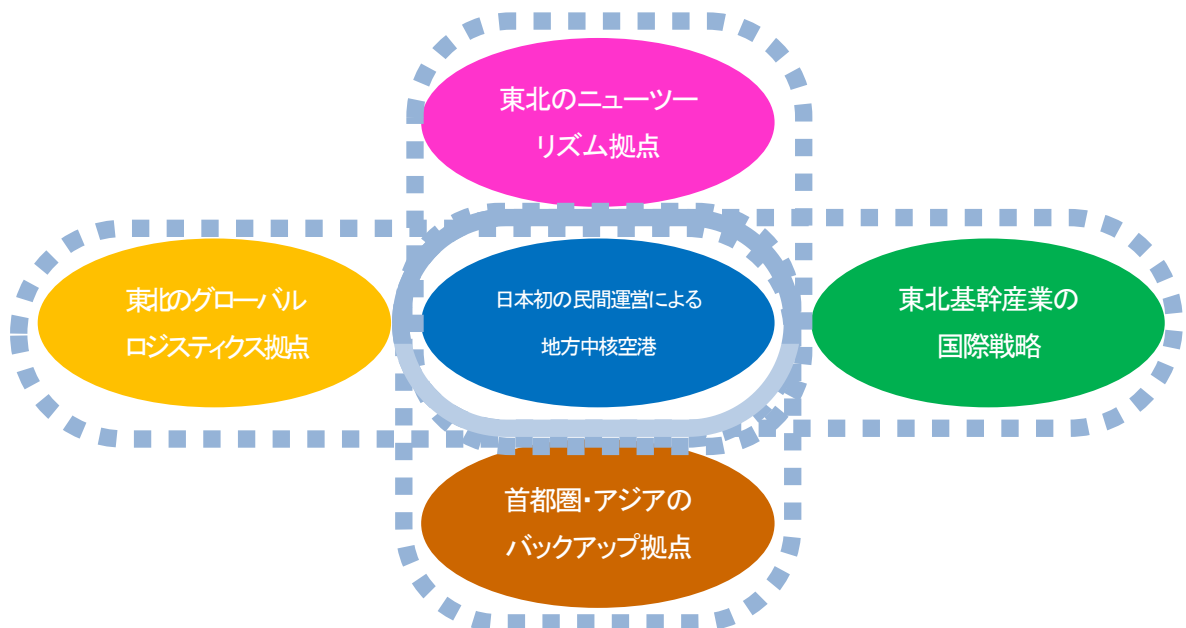
〈空港の将来像〉

仙台空港は、空港運営権者となる民間の知恵と資金を最大限に活用し、顧客志向に立脚した機動的な空港運営により、成長著しいアジアの市場を取り込みながら、東北地方の経済活動を支える「日本初の民間運営による地方中核空港」に発展していく。

〈空港及び空港周辺地域の将来像〉

空港経営改革による活性化を通じてヒトの流れが創出された空港及び空港周辺地域は、世界の観光、ビジネス、物流需要や国内外の災害バックアップに対する関心の高まりを受け止め、「東北のニューツーリズム拠点」、「東北基幹産業の国際戦略ビジネス拠点」、「東北のグローバルロジスティクス拠点」及び「首都圏・アジアのバックアップ拠点」という4つの拠点を形成し、復興のシンボルとなる地域として発展していく。仙台空港の活性化と4つの拠点形成がシナジー効果を生むように一体的に推進することにより、成長する東アジアの活力を引き込み、東北全体への波及を通じて、宮城県の更なる発展が図られていく。

東北のグローバルゲートウェイ



図表 空港・空港周辺地域の将来像（全体イメージ）

Ⅲ-3 仙台空港の将来像 —日本初の民間運営による地方中核空港—

民間の知恵と資金を最大限に活用し、顧客志向に立脚した機動的な空港運営が行われるようになった仙台空港は、これまでの空港機能に加えて以下に掲げる機能を充実・強化させることにより、我が国における最初の官民連携（PPP）による自立的な民間運営空港として全国モデルとなる地方中核空港へと発展していく。

○ LCC 等航空ネットワーク機能の拡充・強化

仙台空港は、中国人個人観光ビザ発給要件の緩和や数次ビザ発給等の好機を生かして、友好都市長春を始めとした中国各都市との路線・便数の拡充を図りながら、FSA 路線・便数の充実はもとより、国内外 LCC 路線の新設による新たな旅行需要を取り込み、多くの観光客でにぎわう空港に発展していく。

○ 空港内の時間消費・ビジネスサポート機能の充実・強化

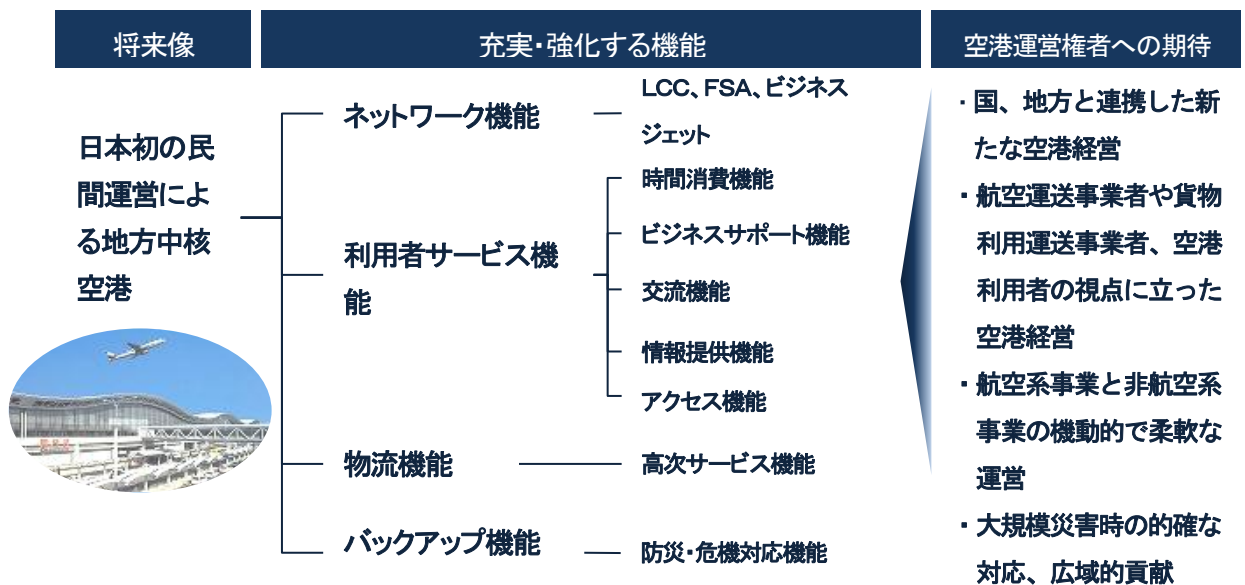
仙台空港は、時間待ちの旅客が快適に過ごせるための小売、飲食、マッサージなどの商業サービス施設・レクリエーション施設などの魅力あるテナントを誘致するとともに、ビジネスセンター、高速無線インターネットサービスなどビジネス客が効率的に業務を行うためのサポート機能を充実させることなどにより、多くの旅客が利用する空港に発展していく。

○ 東北の物流拠点としての機能の充実・強化

仙台空港は、着陸料の引き下げや運用時間の延長を検討しながら、周辺の物流施設と連携した高次サービスの展開により、東北全体の産業基盤として機能する物流拠点空港に発展していく。

○ バックアップ機能の充実・強化

仙台空港は、耐災性、防災機能の向上により災害に強い安全な空港となり、大規模災害発生時には救援物資の中継や後方支援を行うバックアップ空港に発展していく。



図表 仙台空港の将来像と充実・強化する機能

Ⅲ-4 空港及び空港周辺地域の4つの将来像

1 東北のニューツーリズム拠点

仙台空港及び空港周辺地域は、国内外からの観光客が一定時間滞留する場となり、魅力的な時間消費の場としての機能が整備され、また、テーマ性が強く、人、自然、伝統文化とのふれあいなど体験的要素を取り入れた新しいタイプの旅行「ニューツーリズム」に着目した東北地方のニューツーリズムのゲートウェイとしての機能が強化されていく。

○ 仙台空港：「LCCハブ機能を有する東北のツーリズムの中核空港」

仙台空港は、東北各地の観光情報を収集し、各地に向かう観光バスや鉄道に乗り換える広域交通の結節点としての役割を果たす。民間の空港運営権者による市場ニーズにあわせた柔軟な空港運営により、LCCを始めとした多くの航空会社が集まり、国内外からの観光客の玄関口となる東北のツーリズムの中核拠点空港に発展していく。

○ 周辺地域：「新国際ツーリズムエリア」

仙台空港を起終点とする観光客の流れの増大とともに、空港周辺地域はエアポートホテルや免税店、漁港の水産朝市（フィッシャーマンズウォーフ）、貞山堀クルーズ、先端観光農園、震災に係るメモリアルパークや夢メッセ宮城でのMICEの開催など観光客を惹きつける「新国際ツーリズムエリア」に発展していく。

○ 東北地方：「多目的ツーリズム連携（観光資源の連携による魅力の向上）」

東北地方には、世界遺産（白神山地、平泉）、日本三景松島等の日本有数の観光地、夏の祭りや豊富な食材、豊かな自然、産業施設などの魅力ある観光資源が存在する。さらに、東日本大震災の被災地は、人類が災害への備えを学ぶ貴重な場としての役割もあることから、こうした観光資源を活かした様々なツーリズムや災害への学習活動が連携し、これまで以上に国内外から多数の人が訪れる地域へと発展していく。



図表 東北のニューツーリズム拠点

2 東北基幹産業の国際戦略ビジネス拠点

自動車関連産業、高度電子機械産業等が集積し、基幹産業のグローバル展開が図られ、空港はビジネスジェットの就航やビジネスセンター等のビジネス交流基盤が整備され、周辺地域等においても関連産業の研究機能等が集積する国際戦略ビジネス拠点に発展していく。

○ 仙台空港：「国際ビジネス拠点空港」

仙台空港は、中国と北米の中間にある地理的特性を活かしたビジネスジェットの中継拠点となり、また、搭乗便を待つビジネス客が有効に業務を行えるビジネスセンター等を整備することによって、自動車関連産業等の進出企業や海外事業を展開する地元企業に関わる多数のビジネス客の往来する国際ビジネス拠点空港に発展していく。

○ 周辺地域：「臨空・臨港ビジネス交流エリア」

空港周辺地域は、進出企業や地元企業が商品展示・商談を行える施設、ビジネスジェットを利用するVIPや企業関係者向けの会議室、ビジネスラウンジを備えた施設、忙しいビジネス客が利用できるエアポートホテル（一時滞在機能を含む）、自動車関連産業等の基幹産業の研究開発施設などが立地し、自動車や防災などをテーマとしたMICEの「夢メッセみやぎ」での開催等と相まって「臨空・臨港ビジネス交流エリア」として発展していく。

○ 東北地方：「新基幹産業の国際展開」

仙台空港及び空港周辺地域が、国際ビジネスの場としての拠点性を高めることによって、東北地方全体においても、今後集積と発展が予想される自動車関連産業や高度電子機械産業、輸出増大が期待されている食品関連産業、次世代成長産業として位置づけられる環境・エネルギー産業などの新基幹産業のグローバル化が進展していく。



図表 東北基幹産業の国際戦略ビジネス拠点

3 東北のグローバルロジスティクス拠点

空港と港湾が近接する強みや民間の空港運営権者による戦略的な空港運営を通じて、東北各地からモノが集散する「東北のグローバルロジスティクス拠点」に発展していく。

○ 仙台空港：「東北の物流ハブ空港」

仙台空港は、民間の空港運営権者による着陸料等物流コストの低廉化や貨物専用便の誘致、地元産品等を海外に輸出するフォワーダーとの連携による取扱貨物の増加などの戦略的な空港運営を通じて、東北各地から航空貨物が集まる物流拠点空港に発展していく。

○ 周辺地域：「マルチモード物流エリア」

空港、港湾が近接し、高速道路、鉄道の交通条件に恵まれた周辺地域は、農産物などの流通加工施設、低温管理保管施設などはもとより、保税工場や保税倉庫、中継加工機能など、多様な物流関連機能が集積し、陸海空物流が連携した「マルチモード物流エリア」に発展していく。

○ 東北地方：「仙台空港を活用した販路の拡大・産業グローバル化」

電子部品や農林水産品の輸出入に関する物流について、空港運営権者、フォワーダー、生産者が協力して仙台空港を利用する戦略を取ることによって、首都圏に流れていた取扱貨物の回復を図り、同時に、スピーディでリアルタイムの物流チャネルを構築することにより、空港周辺地域に東北各地からの貨物が集積するグローバルロジスティクス拠点が形成され、販路拡大や産業のグローバル化が進展していく。



図表 東北のグローバルロジスティクス拠点

4 首都圏アジアのバックアップ拠点

国の中央防災会議の首都圏直下地震対策についてまとめた中間報告書(平成24年7月策定)及び閣議決定された日本再生戦略(平成24年7月策定)に、首都機能の代替拠点の1つとして仙台が位置づけられるとともに、途上国における防災対策の支援が謳われていることを踏まえ、仙台空港及び空港周辺地域は、震災を経験した地域として国内外からの緊急時対応のための機能を備えた首都圏・アジアのバックアップ拠点として発展させていく。

○ 仙台空港：「バックアップ拠点空港」

仙台空港は、防災機能や耐災機能を強化するとともに、それを生かした災害情報センター機能、災害救援機受け入れ機能を整備することにより、震災を経験した地域として、今後30年間に70%の確率で直下型地震が起こると言われている首都圏や、地震、津波、火山爆発、洪水、台風などの自然災害の多いアジア諸国の災害発生時に支援する「バックアップ拠点空港」を形成していく。

○ 周辺地域：「災害バックアップエリア」

バックアップ拠点空港としての機能を発揮させるため、空港周辺地域には、平時に必要な量の救援物資をストックしておく備蓄施設、発災時に国内外からの救援物資の集積・仕分けを行う施設、災害バックアップ面での研究を行う防災研究施設、災害医療や救援に係る人材を訓練・育成するための機関や防災・減災関連企業などが集積した「災害バックアップエリア」を形成していく。

○ 首都圏・東北地方：「災害に強い産業等の集積」

仙台空港及び空港周辺地域が、首都圏・アジアのバックアップ拠点となることにより、災害に強い国土づくりに貢献するとともに、東北全体においても、耐災性に優れた製造業、農林水産業・食品関連産業、エネルギー産業、物流業、防災・減災産業などの災害に強い産業や災害バックアップに不可欠な産業が集積していく。



図表 首都圏アジアのバックアップ拠点

IV 空港及び周辺地域の将来像実現の基本方針

空港及び空港周辺地域の将来像の具体化に向けたプロジェクト・事業形成の方向として、将来像実現の基本方針を、「仙台空港の空港経営改革に関する宮城県基本方針」、「みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン」等を踏まえて下記のように定める。

■空港：日本初の民間運営による地方中核空港

仙台空港の経営改革に関する宮城県基本方針を踏まえて、民間の経営手法による抜本的な空港経営改革を推進し、民間、国、地域が一体となった空港経営をめざす。

■空港及び空港周辺地域：東北のニューツーリズム拠点

インバウンド・国内観光客の誘客を促進するとともに、新国際ツーリズムエリアの整備、MICEの誘致、ヒト・モノ流通の促進を図る。

■空港及び空港周辺地域：東北基幹産業の国際戦略ビジネス拠点

新たな国際ビジネス交流機能の創出、MICEの誘致に取り組むとともに、みやぎ基幹産業のグローバル化推進、みやぎ新産業関連企業の誘致・育成促進、ビジネスジェットの誘致を図る。

■空港及び空港周辺地域：東北のグローバルロジスティクス拠点

航空貨物拠点化（再構築）を推進するとともに、仙台塩釜港の拠点化・空港との機能連携の推進、周辺地域における物流関連産業等の集積促進、仙台空港利用の促進を図る。

■空港及び空港周辺地域：首都圏・アジアのバックアップ拠点

防災・減災バックアップ拠点の整備、防災・減災のための情報発信、産学官連携による防災・減災産業の振興を図る。

図表 空港及び空港周辺地域の将来像実現の基本方針

	将来像	将来像実現の基本方針	関連指針等
空港	日本初の民間運営による地方中核空港	<ul style="list-style-type: none"> 民間の経営手法による抜本的な空港経営改革 民間、国、地域が一体となった空港経営 	仙台空港の経営改革に関する宮城県基本方針（平成24年10月策定）
空港及び空港周辺地域	東北のニューツーリズム拠点	<ul style="list-style-type: none"> インバウンド・国内観光客の誘客促進 新国際ツーリズムエリアの整備 MICEの誘致（再掲） ヒト・モノ流通の促進 	みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン（2012年7月策定）
	東北基幹産業の国際戦略ビジネス拠点	<ul style="list-style-type: none"> 新たな国際ビジネス交流機能の創出 MICEの誘致（再掲） みやぎ基幹産業のグローバル化推進 みやぎ新産業関連企業の誘致・育成促進 ビジネスジェットの誘致 	みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン（平成24年7月策定）
	東北のグローバルロジスティクス拠点	<ul style="list-style-type: none"> 航空貨物拠点化（再構築）の推進 仙台塩釜港の拠点化・空港との機能連携の推進 周辺地域における物流関連産業等の集積促進 仙台空港利用の促進 	みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン（平成24年7月策定）
	首都圏・アジアのバックアップ拠点	<ul style="list-style-type: none"> 防災・減災バックアップ拠点の整備 防災・減災のための情報発信 産学官連携による防災・減災産業の振興 	

V 航空系事業と非航空系事業の経営一体化スキームの主要論点整理

V-1 経営一体化スキーム

1 検討の位置付け

「空港運営のあり方に関する検討会報告書（平成 23 年 7 月）」において、空港経営改革について「2013 年度（平成 25 年度）中の早い段階で、経営一体化と運営委託の推進体制を構築し、当該新体制による具体的なプロセスに着手する」とされている。

現時点においては、具体的な経営一体化スキームに関する国の明確な方針等は示されておらず、今後のマーケット・サウンディングを通じて、もしくは地元自治体その他関係者との具体的協議が進むなかで空港毎の特性を踏まえた経営一体化スキームが固まってくると考えられる。

このため、下記では想定される経営一体化スキームについてそれぞれの特徴、メリット・デメリットについて整理した。

2 価値評価手法

経営一体化の検討に際し、事業毎の価値評価が必要になると思われる。その価値評価に当たっては、下記に示す通り、主に 3 つのアプローチがあり、通常価値評価であれば複数の評価手法を組み合わせた評価を行うことが一般的である。

しかし、本件においては、東日本大震災の影響による一時的な旅客数減少の影響があることを鑑みると、以下の様にマーケットアプローチやコストアプローチでは適切な評価にはならない可能性があることから、将来の収益性を反映した評価手法であるインカムアプローチが適当と思われる。

- ▶ マーケットアプローチ：震災の影響を反映した類似会社の選定が困難であること
- ▶ コストアプローチ：震災の影響という一時的な要因で財務状況が著しく悪化しており、適切な収益性の反映が困難であること

手法	内容	特徴（長所・短所）
インカムアプローチ	企業が将来獲得することが期待される利益やキャッシュフローに基づいて評価する方法	（長所）具体的な将来各年の収益計画に基づいて試算するため、将来の収益獲得能力を価値に反映させやすい （短所）事業計画に恣意性が入る可能性がある 中長期の事業計画の作成が困難な場合がある
マーケットアプローチ	上場している同業他社や類似取引事例などと比較することによって相対的に価値を評価する方法	（長所）実際に売買された株価や具体的な取引事例に基づき算定されるため、算定額に説得力がある （短所）業務内容、事業規模、事業環境が評価対象会社と類似する公開会社の選定が困難な場合がある

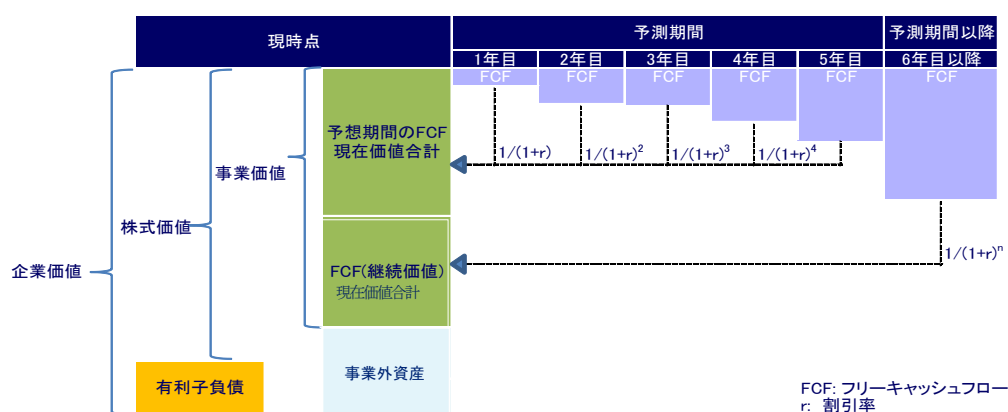
コスト アプロ ーチ	主として会社の貸借 対照表の純資産に着 目した方法	(長所) 帳簿を基礎として評価を行うため、時価等の情報が 取りやすい場合、客観性に優れる (短所) 一時点の純資産に基づいた価値評価を前提とするた めのれん等の無形資産の反映が困難
------------------	---------------------------------	---

3 インカムアプローチ

インカムアプローチには、ディスカунテッド・キャッシュ・フロー (DCF) 法、収益還元法、配当還元法などがあるが、本件においては、将来の事業計画を適切に反映することができる DCF 法が適当と思われる。

事業価値	意味・特徴
DCF 法	将来のフリーキャッシュフロー (FCF ^(*))を現在価値に割引くことにより株式価値を算出する方法 (*)フリーキャッシュフローのこと。次の計算式により計算される。 <税引前利益-税金+運転資本増減+償却費-設備投資>
収益還元法	将来予想される利益を、割引率を用い現在価値に引き直したものを企業価値とする方法。
配当還元法	評価対象株式から将来受け取る配当金の見込額に基づいて、株式価値を算定する方法。

DCF 法の概念図 (予測期間 5 年のケース) は以下の通りである。DCF 法は将来の FCF を現在価値に割引くことにより価値を算定するため、将来の事業計画における FCF と割引率が重要な価値の源泉となる。



参考：割引率について

DCF 法の割引率には、以下の計算式を用いて計算される税引後加重平均資本コスト (WACC : Weighted Average Cost of Capital) を割引率として採用することが一般的である。

WACC = $R_d * (1 - T) * D/V + R_e * E/V$	R_d : 負債コスト
	R_e : 自己資本コスト
	T : 実効税率
	D : 有利子負債(時価ベース)
	E : 自己資本(時価ベース)
	V : 事業価値(D+E)

上式のうち、負債コスト(R_d)とは、企業の債権者から要求されるリターンであり、負債で資金調達する場合の金利を指し、自己資本コスト(R_e)とは、株主から要求されるリターンを指す。

自己資本コストの計算は、一般的に株式期待収益率を推定する CAPM (Capital Asset Pricing Model) という理論が用いられる。

Re = Rf + β(Rm - Rf)	Re : 自己資本コスト(期待投資利回り)
	Rf : リスクフリーレート
	β : ベータ値
	Rm : 株式市場全体の期待利回り
	Rm-Rf : リスクプレミアム

上式のうち、リスクフリーレート(R_f)とは、リスクのない(もしくは少ない)金融商品の期待収益率であり、実務的には10年物の国債利回り(平成23年は1%前後で推移)を採用するのが一般的である。次にベータ値(β)とは、株式市場全体の株式利回りの動きに対する個別企業の株式利回りの動きの相関関係を示し、株式市場全体の平均を「β=1」として、市場全体より大きい動きは「β>1」、小さい場合は「β<1」と表わされる。そして、株式市場全体の期待利回り(R_m)とは、株式市場の全ての銘柄に投資した場合の期待収益率のことであり、日本では東証 TOPIX の期待収益率(対象期間により異なるが一般的には4-7%)で代用されることが多い。

なお、本件の空港や三セクなど非上場企業を対象として割引率を算定する場合、株主資本時価と株式のベータ値がないことから、上場している類似業種から推定計算を行う必要がある。

上式に含まれないが、企業規模が小さい場合は小規模リスクプレミアムが勘案される可能性がある。これは現実にはβ値が同一であっても、一般的に規模の小さい会社の方が規模の大きい会社より事業リスクが高いことが多いため、その調整を行うものである。

V-2 経営一体化スキーム類型

経営一体化スキームの類型として、一般的には譲渡及び賃貸の大きく2つが想定され、さらに譲渡については資産譲渡、事業譲渡、株式譲渡の3つが想定される。

なお、仙台空港の関係三セクは、ほぼ単一の事業しか展開していないことから、譲渡については、資産譲渡(=事業の全部譲渡)と株式譲渡の2つに整理できると思われる。

また、経営一体化の手順として、国管理の空港も合わせて一体化することになるため、譲渡又は賃貸に当たって、運営権者に直接、もしくは国を介した間接的な形が考えられるが、三セク会社側の対応に大きな違いはないと思われる。以下、便宜的に譲受者もしくは賃借人を運営権者として表記する。

1 スキーム概要

各スキームの概要及び手続の煩雑性及び簿外債務引継ぎリスク等に着眼したメリット・デメリットとしては以下のとおりである。

スキーム	概要	メリット	デメリット
資産譲渡	・ターミナルビル等の不動産など事業運営上必要な資産の譲渡を通じて経営一体化を行うもの	・運営権者は、事業に必要な特定の資産のみを引き継ぐことが可能（簿外債務・偶発債務の承継を回避）	・譲渡対象資産の特定及び移転手続きが煩雑 ・契約関係の巻き直しや許認可再取得が必要となる可能性あり ・譲渡対象資産の税務上の簿価と譲渡価額の差額が課税対象
事業譲渡	・一定の営業目的のため組織化され、有機的一体として機能する財産の全部または重要な一部を譲渡する取引法上の行為であり、これを通じて経営一体化を行うもの	・（資産譲渡と比較して）不動産等だけでなく、のれんや人材、ノウハウ等の無形資産も譲渡対象となり円滑な事業引継ぎが期待される ※他は資産譲渡と同様	・（資産譲渡と比較して）譲渡範囲が広がるため、譲渡対象資産の特定及び移転手続きがより煩雑となる ※他は、資産譲渡と同様
株式譲渡	・宮城県等の株主が運営権者に三セク会社株式を譲渡し支配権の移動を通じて経営一体化を行うもの	・原則的に契約関係の巻き直しや許認可再取得不要 ・譲渡資産の特定等は不要であるため、手続自体は容易	・簿外資産・偶発債務の承継リスクあり
賃貸	・各三セクから運営権者に長期包括賃貸を行うことで経営一体化を行うもの	・簿外債務・偶発債務の承継リスクは問題とならない	・賃借対象資産の特定が煩雑 ・契約関係の巻き直しや許認可再取得が必要となる可能性あり

2 譲渡と賃貸の比較

事業運営上面及び資金面に着目し、譲渡と賃貸の比較を実施した。

主体	メリット/ デメリット	譲渡	賃貸
三セク (宮城県)	メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 投下資本の早期回収 ・ 費用負担からの開放 (三セク資産の修繕費等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 譲渡損が発生せず、株主・債権者等の調整が不要 ・ 賃料を運営権者の収益や利益に連動させることで、三セク及びその株主と運営権者とのリスク・リターンを共有可能
	デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 売却損が発生した場合に株主・債権者との調整必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三セク資産の所有者として、継続的に修繕費等を負担するリスク
運営権者	メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三セク資産の自己所有化により機動的な改修、除売却等が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三セク資産の買収対価の資金調達不要
	デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三セク資産の買収対価の資金調達の必要性 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 賃貸契約による資産の改修、除売却等の制約

V-3 経営一体化に向けた利害関係者との課題整理

経営一体化に向けて今後さらに検討が必要となる事項について以下整理した。

1 譲渡価格

経営一体化のため、三セク各社が資産、事業、株式の譲渡を行う場合には、株主への説明力の担保された適切な価格で譲渡を行う必要がある。

現時点では、どのような枠組みで経営一体化を実施するか、国において検討中であり確定しておらず、経営一体化の枠組みは、運営権者選定プロセスとあわせて国で今後決定していく事項と考えられるが、いずれのケースにおいてもデューデリジェンス及び価値評価は必要となると考えられる。

① デューデリジェンス

通常の M&A 取引では、取引の事前調査として、主に買い手から合併・買収等の対象会社ないしは事業等に対して財務、法務、人事等の各種デューデリジェンスが行われる。デューデリジェンスとは、M&A 取引に関する意思決定を行うに際して、対象会社ないしは事業等に対する実態を把握し、問題点の有無を把握するために行う調査のことをいう。

本件においても、M&A 取引実務と同様に、デューデリジェンスが「買い手」から

三セク会社もしくは事業に対して実施されることが想定されるため、デューデリジェンスへの対応が必要となると考えられる。

なお、直接に三セクと選定された運営権者とで事業譲渡等の取引条件を協議する場合には、「買い手」は運営権者であり、運営権者選定前に国が事業・株式等を一旦取得するなどの場合には「買い手」は国となるため、デューデリジェンスの実施主体及び実施時期も今後の経営一体化の枠組み次第で異なることになる。

② 価値評価

M&A 取引実務においては、上記デューデリジェンスの結果を踏まえ、買い手は前述のインカムアプローチ、コストアプローチ等の価値評価手法により価値評価を行う。売り手も同様に価値評価を行い、価値評価結果を基礎判断資料として双方が譲渡価格の提示を行い価格交渉が行われる。本件においても同様のプロセスにより譲渡価格が決定されることが考えられる。

2 経営一体化後の三セクのあり方

経営一体化のため株式譲渡を行った場合には三セクは第三セクターではなくなるが、会社自体は運営権者の子会社として存続することになる。

一方、経営一体化のため資産譲渡（＝事業の全部譲渡）を行った場合には、多角的な事業を行っていない三セクは、事業に必要な従業員、不動産、テナント契約等を原則としてすべて運営権者に移転することになる。

賃貸スキームによる経営一体化の場合には、三セクは資産保有会社として存続することになる。その場合、運営権者の機動的運営及び経営効率に配慮し、三セクは、会社として必要最低限の機能のみを残し、最小限の人員体制に縮小して存続することが適当と考えられる。

3 株主調整

非航空系事業の経営一体化に当たってはそれぞれの三セクが株主の理解を得られるよう丁寧な説明と協議の場を設けることが重要となる。

4 三セク従業員の処遇

運営権者の経営効率化にも配慮しつつ、三セク従業員の処遇に最大限配慮した経営一体化の実現を主張していく必要がある。

VI 空港周辺地域の将来像実現に向けたプロジェクト・事業

空港及び空港周辺地域の将来像実現の基本方針を踏まえ、ここでは空港周辺地域における具体的なプロジェクト・事業のあり方を示す。

VI-1 東北のニューツーリズム拠点の具体化方向

東北のニューツーリズム拠点の具体化に当たっては、仙台空港を「LCC路線も充実した東北のツーリズム拠点空港」として整備するとともに、空港周辺地域においては観光客が訪れやすい環境を備えた「新国際ツーリズムエリア」の実現をめざす必要がある。

そのため、「みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン」における「海外誘客促進プロジェクト」に掲げられている事業を含め、以下により事業を展開する。

■インバウンド・国内観光客の誘客推進

仙台空港利用客の確保に向けて、東北各地の世界遺産、日本三景松島を始めとした観光地、夏の祭りや豊富な食材などの魅力ある観光資源に、人類の災害への備えを学ぶ東日本大震災の被災地を組み合わせるインバウンド、国内観光客の誘客を推進する。

特に、空港の旅客需要を増やすためには、9割近くを占める国内旅客需要を拡大することが重要である⁴。そのため、東北を訪れたことのない中部以西の旅行者などを中心に、東北の魅力を伝えること等を通じて、新たな観光ニーズの掘り起こしを推進する。

また、一人あたりの大きな消費需要が見込めるインバウンドについては、中国人個人観光ビザ発給要件の緩和や、宮城、岩手、福島の前被災3県を訪問する中国人観光客に対する数次ビザの発給により、今後増加が見込まれる中国人観光客に対応する。銀聯カード対応店舗の拡大など、下記の事業等の展開を通じて、国内外から観光客が訪れやすい環境を整備する。

- A. 数次ビザ発給事業
- B. 外国人観光安心サポート事業
- C. 外国人観光誘客モデル事業
- D. 外航クルーズ客船寄港誘致事業
- E. ショッピング環境等整備事業
- F. 国内観光誘客モデル事業

■新国際ツーリズムエリアの整備

仙台空港を起終点とする観光客の流れの強化と地域における消費拡大に向けて、空港及び空港周辺地域におけるエアポートホテルや、土産品店、免税店の立地を促進する。また、空港及び空港周辺地域の魅力向上に向けて、漁港の水産朝市（フィッシャーマンズワーフ）、貞山堀クルーズ、先端観光農園、メモリアルパーク等の整備を促進する。

⁴ 付属資料「目標指標の実現に向けたプロジェクト形成の視点」参照

- A. 滞在型施設整備事業
- B. 免税店等商業施設整備事業
- C. 津波よけ「千年希望の丘」整備事業
- D. 空の道・水の道交流プロジェクト
- E. ゆりあげ港朝市（フィッシャーマンズワーフ）の整備
- F. 先端観光農園・植物工場整備促進事業

■MICE の誘致

国際ビジネス交流創出事業とも連携し、MICE 誘致を推進する。震災により甚大な被害を受け修復した東北最大級の展示施設である「みやぎ産業交流センター（夢メッセみやぎ）」の機能強化を行うとともに、空港周辺における産業 MICE 施設の整備等を行う。

また、将来的に東北が強みを有する部品産業・自動車産業や防災・減災産業などの分野で情報発信力のある見本市・展示会、国際会議や企業のインセンティブツアーなどの MICE を幅広く誘致し、多くのビジネス客の誘客を図るとともに、世界に向けて MIYAGI の安全・安心を広く発信する。

- A. 産業 MICE 施設整備事業
- B. 外国人観光客災害復興緊急誘致促進事業
- C. 滞在施設整備事業
- D. 国際音楽ホール整備事業
- E. コンベンションビューロー高度化推進事業
- F. MICE 専門人材育成事業

■ヒト・モノ流通の促進

仙台空港を利用する国内外からの観光客が快適なショッピングを行えるよう、空港内における WiFi 環境の整備、空港及び空港周辺地域における銀聯カード取扱店舗の拡大、空港外手荷物預かり所の設置、海外カード対応 ATM の設置拡大などを推進する。

また、国内外からの観光客が、空港内で東北地方の土産品として欲しいものを手に入れられる広域観光対応型の空港内ショップや、観光で訪れた旅先で観光客が購入した商品を旅程の最後の仙台空港もしくは到着空港で受け取れる仕組みを構築する。

将来的には、こうした基盤のもとで海外アンテナショップとの連携、バイヤーの招聘を通じたマッチング（商談会、商談ツアー）等を通じて、県産品の販路拡大を推進する。

- A. 外国人観光客安心サポート事業（再掲）
- B. ショッピング環境等整備事業（再掲）
- C. 広域観光対応型物品販売事業
- D. 県産品海外販売促進事業

図表 東北のニューツーリズム拠点化プロジェクトの概要

事業項目・事業名		実施時期	実施主体	事業内容	主要関連業種	備考
インバウンド・国内観光客の誘客推進	A 数次ビザ発給事業	H24～H26	国	被災 3 県を訪問する中国人観光客に対して実施	8613 宿泊業 7151 航空輸送 7189 その他運輸付帯サービス	○
	B 外国人観光客安心サポート事業	H24	県	銀聯カードの対応促進及び案内看板の整備等を実施	6211 金融 7189 その他運輸付帯サービス 8619 その他の対個人サービス	○
	C 外国人観光客誘客モデル事業	H24～H25	県	教育旅行誘致招請	8613 宿泊業 7151 航空輸送 7189 その他運輸付帯サービス	○
	D 外航クルーズ客船寄港誘致事業	未定	提案	外国客船クルーズ誘致	8613 宿泊業 7142 沿海・内水面輸送 7141 外洋輸送	○
	E ショッピング環境等整備事業	未定	民間	空港内 WiFi 環境整備、空港外手荷物預かり所設置、海外カード対応 ATM の設置拡大等	6111 卸売 6112 小売	●
	F 国内観光客誘客モデル事業	未定	提案	中部以西からの観光客誘致	8613 宿泊業 7151 航空輸送 7189 その他運輸付帯サービス	●
新国際ツーリズムエリアの整備	A 滞在施設整備事業	未定	民間	仙台空港周辺にホテルを整備	8613 宿泊業	○
	B 免税店等商業施設整備事業	未定	民間	外国人観光客向けに免税店等の商業施設を整備	6111 卸売 6112 小売	○
	C 津波よけ「千年希望の丘」整備事業	H23～H29	岩沼市	震災復興メモリアルパークを整備	8213 社会教育・その他教育 8411 その他公共サービス	○
	D 空の道・水の道交流プロジェクト	H23～H29	名取市	仙台空港・貞山運河周辺の交流拠点(ウォーターフロント)の整備	7142 沿海・内水面輸送 8611 娯楽サービス	○
	E ゆりあげ港朝市(フィッシャーマンズワーフ)の整備	H23～H29	名取市	ゆりあげ港朝市(フィッシャーマンズワーフ)の整備	1113 水産食料品 6112 小売業 8611 娯楽サービス	○
	F 先端観光農園・植物工場整備促進事業	未定	民間	IT を活用した最先端の観光農園、植物工場(いちご、メロン、トマト、葉物等)の立地・集積	6111 卸売 6112 小売 8221 学術研究機関 8222 企業内研究開発 0131 農業サービス 7319 その他の通信サービス 7331 情報サービス 7341 インターネット付随サービス	●

事業項目・事業名		実施時期	実施主体	事業内容	主要関連業種	備考
MICEの誘致	A 産業 MICE 施設整備事業	未定	民間(提案)	ホテルと一体化した産業関連コンファレンスやインセンティブツアーのための中型 MICE 施設整備		○
	B 外国人観光客災害復興緊急誘致促進事業	H25	県	海外で開催される観光展への出展、旅行会社やメディア等の招請の実施、旅行展及び商談会等で配付するパンフレットの作成	7151 航空輸送 8613 宿泊業 9000 分類不明 8519 その他の対事業所サービス	●
	C 滞在施設整備事業(再掲)	未定	民間	仙台空港周辺にホテルを整備	8613 宿泊業	○
	D 国際音楽ホール整備事業	未定	提案	国際音楽ホールの整備	8213 社会教育・その他教育 8611 娯楽サービス	○
	E コンベンションビューロー高度化推進事業	未定	民間(提案)	民間によるきめ細かな MICE プロモーション、開催支援サービスの提供。観光と組み合わせた MICE 情報の提供。	8411 その他の公共サービス 8519 その他の対事業所サービス	○
	F MICE 専門人材育成事業	未定	提案	専門的な通訳等の育成	8213 社会教育・その他教育	○
ヒト・モノ流通の促進	A 外国人観光客安心サポート事業(再掲)	H24	県	銀聯カードの対応促進及び案内看板の整備等を実施	6211 金融 7189 その他運輸付帯サービス 8619 その他の対個人サービス	○
	B ショッピング環境等整備事業(再掲)	未定	民間	空港内 WiFi 環境整備、空港外手荷物預かり所設置、海外カード対応 ATM の設置拡大等	6111 卸売 6112 小売	●
	C 広域観光対応型物品販売事業	未定	民間	空港内の地域産品販売店舗の設置、旅先の購入商品を空港で受け取れる仕組み創出	6111 卸売 6112 小売	●
	D 県産品海外販売促進事業	未定	提案	海外アンテナショップとの連携、海外バイヤーの招聘(商談会、商談ツアー)	6111 卸売 6112 小売	●

出所 「みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン」等をもとに作成

注) 実施主体の項目に、「提案」と記載しているものは民間から提案された事業のうち、今後、実施主体や実施手法等の調整を要するものを表す。

注) 主要関連業種は事業特性を踏まえ追記(産業連関表 190 部門ベース)

注) 備考欄は下記の記号区分による

○：みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン記載事業

●：追加事業

VI-2 東北基幹産業の国際戦略ビジネス拠点の具体化方向

東北基幹産業の国際戦略ビジネス拠点の具体化に当たっては、仙台空港を「国際ビジネス拠点空港」として整備するとともに、周辺地域において「臨空・臨港ビジネス交流エリア」の実現を目指す必要がある。

東北基幹産業の国際戦略ビジネス拠点の具体化に当たっては、「みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン」における「周辺地域活性化プロジェクト」に掲げられている事業を含め、以下の方針のもとに展開する。

■新たな国際ビジネス交流機能の創出

仙台空港及び空港周辺地域に「臨空・臨港ビジネス交流エリア」を形成していくために中核となるビジネス交流機能を創出する。今後必要となるビジネス交流機能として、進出企業や地元企業が商品展示・商談を行える施設、ビジネスジェットを利用するVIPや企業関係者向けの執務・会議・コミュニケーション・休息のための施設、ビジネス客の利用を想定したエアポートホテル（一時滞在機能を含む）、産業・技術・経営関連のセミナーやインセンティブツアーのための産業MICE施設、自動車関連産業等の基幹産業の共同研究を推進する開放型研究開発施設などを想定する。

- A. 産業常設展示交流施設整備事業
- B. ビジネスコミュニケーションセンター整備事業
- C. 滞在宿泊施設整備事業（再掲）
- D. 産業MICE施設整備事業
- E. 開放型共同民間研究施設整備事業

■MICEの誘致（再掲）

国際ビジネス交流創出事業とも連携し、MICE誘致を推進する。震災により甚大な被害を受け修復した東北最大級の展示施設である「みやぎ産業交流センター（夢メッセみやぎ）」の機能強化を行うとともに、空港周辺における産業MICE施設の整備等を行う。

また、将来的に東北が強みを有する部品産業・自動車産業や防災・減災産業などの分野で情報発信力のある見本市・展示会、国際会議や企業のインセンティブツアーなどのMICEを幅広く誘致し、多くのビジネス客の誘客を図るとともに、世界に向けてMIYAGIの安全・安心を広く発信する。

- A. 産業MICE施設整備事業（再掲）
- B. 外国人観光客災害復興緊急誘致促進事業（再掲）
- C. 滞在施設整備事業（再掲）
- D. 国際音楽ホール整備事業（再掲）
- E. コンベンションビューロー高度化推進事業（再掲）
- F. MICE専門人材育成事業（再掲）

■みやぎ基幹産業のグローバル化推進

基幹産業である自動車関連産業、高度電子機械産業等の県内企業の国際競争力を高め、部品や製品の輸出入を増加させることにより、仙台空港や仙台港周辺における新たな商流の創出につなげる。このため、これらの企業のグローバル化が図られるよう、人材育成、技術力向上支援、海外販路開拓支援などを総合的に行う。

- A. 自動車関連産業特別支援事業
- B. 高度電子機械産業特別支援事業
- C. みやぎグローバルビジネス総合支援事業
- D. モーターインダストリアルパーク造成事業
- E. 長距離鉄道コンテナターミナル整備事業

■みやぎ新産業関連企業等の誘致・育成促進

雇用の早期安定化と周辺地域の新たな商流の創出を図るため、民間投資促進特区などのインセンティブを活用しながら、地元自治体が震災復興計画に掲げる国際医療産業、自然エネルギー産業、先端農業、航空機関連産業など今後成長性が見込まれる産業の誘致・集積を進める。

また、介護福祉士、理学療法士、作業療法士などの分野における国際人材育成のため、国際関連機関を誘致する。

- A. 企業誘致事業
- B. 自然共生・国際医療産業都市推進事業
- C. みやぎ企業立地奨励金事業
- D. エネルギー&医療機器産業団地造成事業
- E. 国際医工連携 R&D センター整備事業
- F. ILC 関連 R&D センター提案事業
- G. 各テクノロジー&インキュベーションセンター事業
- H. 先端農場・植物工場整備促進事業
- I. 高付加価値食品産業・集積事業
- J. シーフード産業クラスター形成事業（低価格食品加工原料の加工・再輸出検討事業、水産品共同冷温貯蔵・加工センター整備事業）
- K. 県産農林水産物等輸出促進事業
- L. 県産農林水産物等イメージアップ推進事業
- M. 航空機関連産業集積事業

■ビジネスジェットの誘致

世界経済をリードする米国と中国を結ぶ航空路の中継地点として適切な位置関係にある地理的な条件を生かし、特区制度を活用したビジネスジェットの仙台空港利用促進に向けた各種規制緩和の実施により、ビジネスジェットの誘致を推進する。

図表 東北基幹産業の国際戦略ビジネス拠点化プロジェクトの概要

事業項目・事業名		実施時期	実施主体	事業内容	主要関連業種	備考
新たな国際ビジネス交流機能の創出	A 産業常設展示交流施設整備事業	未定	民間(提案)	進出企業や地元企業が商品展示・商談を行える常設ショールーム型の施設整備		●
	B ビジネスコミュニケーションセンター整備事業	未定	民間(提案)	ビジネスジェットを利用するVIPや企業関係者向けの執務・会議・コミュニケーション・休息のための施設整備		●
	C 滞在宿泊施設整備事業(再掲)	未定	民間	仙台空港周辺にエアポートホテルを整備	8613 宿泊業	○
	D 産業MICE施設整備事業(再掲)	未定	民間(提案)	ホテルと一体化した産業関連コンファレンスやインセンティブツアーのための中型MICE施設整備		●
	E 開放型共同民間研究施設整備事業	未定	民間(提案)	自動車産業や高度電子産業、エネルギー産業、食品関連産業等の開放型共同研究施設整備		●
MICEの誘致	A 産業MICE施設整備事業(再掲)	未定	民間(提案)	ホテルと一体化した産業関連コンファレンスやインセンティブツアーのための中型MICE施設整備		○
	B 外国人観光客災害復興緊急誘致促進事業(再掲)	H25	県	海外で開催される観光展への出展、旅行会社やメディア等の招請の実施、旅行展及び商談会等で配付するパンフレットの作成	7151 航空輸送 8613 宿泊業 9000 分類不明 8519 その他の対事業所サービス	●
	C 滞在施設整備事業(再掲)	未定	民間	仙台空港周辺にホテルを整備	8613 宿泊業	○
	D 国際音楽ホール整備事業(再掲)	未定	提案	国際音楽ホールの整備	8213 社会教育・その他教育 8611 娯楽サービス	○
	E コンベンションビュロー高度化推進事業(再掲)	未定	民間(提案)	民間によるきめ細かなMICEプロモーション、開催支援サービスの提供。観光と組み合わせたMICE情報の提供。	8411 その他の公共サービス 8519 その他の対事業所サービス	○
	F MICE専門人材育成事業(再掲)	未定	提案	専門的な通訳等の育成	8213 社会教育・その他教育	○

事業項目・事業名		実施時期	実施主体	事業内容	主要関連業種	備考
みやぎ基幹産業のグローバル化推進事業	A 自動車関連産業特別支援事業	H23～H25	県	人材育成、技術力向上支援、マッチング支援等を総合的に実施し国際競争力を強化	3511 乗用車 3521 トラック・バス・その他の自動車 3531 二輪自動車 3541 自動車部品・同付属品	○
	B 高度電子機械産業特別支援事業	H23～H25	県	人材育成、技術力向上支援、マッチング支援等を総合的に実施し国際競争力を強化	3211 産業用電気機器 3221 電子応用装置 3231 電気計測器 3241 その他の電気機器 3251 民生用電気機器 3311 民生用電子機器 3321 通信機械 3331 電子計算機・同付属装置 3411 半導体素子・集積回路 3321 通信機械 3331 電子計算機・同付属装置 3411 半導体素子・集積回路 3421 その他の電子部品	○
	C みやぎグローバルビジネス総合支援事業	H23～H25	県	専門アドバイザーによる相談、海外販路開拓支援	—	○
	D モーターインダストリアルパーク造成事業	未定	提案	自動車産業団地の造成	3511 乗用車 3521 トラック・バス・その他の自動車 3531 二輪自動車 3541 自動車部品・同付属品 8519 その他の対事業所サービス	○
	E 長距離鉄道コンテナターミナル整備事業	未定	提案	トヨタ・ロングパス・エクスプレスの県内新ターミナル駅設置	7112 鉄道貨物輸送 7122 道路貨物輸送	○
みやぎ新産業関連企業等の誘致・育成促進	A 企業誘致事業	H23～H29	岩沼市	医療や自然エネルギー等の新産業関連企業の誘致	2061 医薬品 8311 医療 5111 電力	○
	B 自然共生・国際医療産業都市推進事業	H23～H29	岩沼市	国際医療産業都市に向け、国際関連機関を誘致し、介護、OT、PT の国際人材育成を連携して実施	8213 社会教育・その他教育 8221 学術研究機関 8222 企業内研究開発	○
	C みやぎ企業立地奨励金事業	H23～H25	県	新設・増設企業への初期費用負担の軽減	—	○
	D エネルギー&医療機器産業団地造成事業	未定	提案	エネルギー・医療機器産業団地の造成	2061 医薬品 3231 電機計測器 3711 光学機械 3719 その他精密機械 8311 医療 5111 電力	○

事業項目・事業名		実施時期	実施主体	事業内容	主要関連業種	備考
	E 国際医工連携R&Dセンター整備事業	未定	提案	医工連携分野の研究機関の誘致	8221 学術研究機関 8222 企業内研究開発	○
	F ILC関連R&Dセンター提案事業	未定	提案	国際リニアコライダー関連技術分野の研究機関の誘致	8221 学術研究機関 8222 企業内研究開発	○
	G 各テクノロジー&インキュベーションセンター事業	未定	民間(提案)	先進地域からの技術移転、研究機関の誘致	8221 学術研究機関 8222 企業内研究開発	○
	H 先端農場・植物工場整備促進事業	未定	民間(提案)	ITを活用した先端農業の集積	8221 学術研究機関 8222 企業内研究開発 0131 農業サービス 7319 その他の通信サービス 7331 情報サービス 7341 インターネット附随サービス	○
	I 高付加価値食品産業集積事業	未定	民間(提案)	外食・中食産業商品開発及び加工生産拠点	1112 畜産食料品 1113 水産食料品 1114 精穀・製粉 1115 めん・パン・菓子類 1116 農産保存食料品 1117 砂糖・油脂・調味料類 1119 その他の食料品	○
	J シーフード産業クラスター形成事業	未定	提案	低価格食品加工原料の加工・再輸出を通じた高付加価値食品の製造可能性調査、水産品共同冷温貯蔵・加工センター整備	1112 畜産食料品 1113 水産食料品 1116 農産保存食料品 1119 その他の食料品 6111 卸売業	○
	K 県産農林水産物等輸出促進事業	H20～H25	県・民間	宮城県食品輸出促進協議会と連携した県産農林水産品の輸出促進	0113 野菜 0114 果実 1113 水産食料品 1116 農産保存食料品	○
	L 県産農林水産物等イメージアップ推進事業	H23～H27	県	被災前の状況回復まで期間のメディアの活用、海外バイヤー対応	—	○
M 航空機関連産業集積事業	未定	民間(提案)	航空機関連産業の集積形成	3622 航空機・同修理	●	
ビジネスジェットの誘致	A ビジネスジェット誘致事業	未定	県	特区制度を活用したビジネスジェットの仙台空港への誘致活動	7151 航空輸送	○

出所)「みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン」等をもとに作成

注) 実施主体の項目に、「提案」と記載しているものは民間から提案された事業のうち、今後、実施主体や実施手法等の調整を要するものを表す。

注) 主要関連業種は事業特性を踏まえ追記(産業連関表 190 部門ベース)

注) 備考欄は下記の記号区分による

○：みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン記載事業

●：追加事業

VI-3 東北のグローバルロジスティクス拠点の具体化方向

東北のグローバルロジスティクス拠点の具体化に当たっては、仙台空港を「東北の物流拠点空港」として整備するとともに、周辺地域において「マルチモード物流エリア」の実現をめざす必要がある。

東北のグローバルロジスティクス拠点の具体化に当たっては、「みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン」における「国際物流拠点化プロジェクト」に掲げられている事業を含め、以下の方針のもとに展開する。

■航空貨物拠点化（再構築）の推進

仙台空港の貨物取扱量の落ち込みを回復・拡大させるため、国際航空貨物取扱機能を再構築するとともに、空港と港湾が近接する高いポテンシャルと復興特区制度等を活用しながら、荷主ニーズに的確に応えられる高次サービスの展開や保税工場・保税倉庫を集積させ、東北各地から航空貨物が集まる国際航空貨物拠点の形成を図る。

モデル的な事業として、水産品共同冷温貯蔵・加工センター整備、低価格食品加工原料の加工・再輸出を通じて、東北の水産品や輸入原材料による水産加工関連の機能集積をめざすシーフード産業クラスターの形成等、新鮮で高品質な県産農林水産物等の輸出促進、農林水産物等の輸出拠点形成を図る。

- A. 国際航空貨物取扱機能高度化事業
- B. 物流コスト低減化事業
- C. 国際物流ICT化推進事業
- D. 物流関連企業誘致事業
- E. 物流システム高度化事業
- F. 仙台空港エアカーゴ・ロジスティクスセンター整備事業（再掲）
- G. 首都圏バックアップ機能強化事業
- H. シーフード産業クラスター形成事業（低価格食品加工原料の加工・再輸出検討事業、水産品共同冷温貯蔵・加工センター整備事業）（再掲）
- I. 県産農林水産物等輸出促進事業（再掲）
- J. 県産農林水産物等イメージアップ推進事業（再掲）

■仙台塩釜港の拠点化・空港との機能連携の推進

被災した仙台塩釜港の港湾施設等の整備、自動車関連貨物の増大に対応した埠頭整備、さらには、首都圏災害時における京浜港のバックアップ機能の整備を行うとともに、ポートセールスを充実させ、地元企業の利用促進や新たな就航地の開拓を行う。

また、空海陸が連携した世界水準の国際物流拠点として、最も適切なモードによる輸送を実現する複合一環輸送の確立に向けて、仙台塩釜港と空港、物流関連機能との機能連携強化を推進する。最適モードによる複合一貫輸送の実現を通じて、物流コスト削減に対する意識が高まっている荷主に対する訴求力を高めることにより、仙台空港の利用促進、周辺における関連機

能の立地を促進する。

- A. 仙台港港湾施設等整備事業
- B. 仙台国際貿易港整備事業
- C. 首都圏バックアップ機能整備事業
- D. 港湾振興対策事業
- E. 企業誘致事業（再掲）
- F. 仙台港シーカーゴ・ロジスティクスセンター整備事業
- G. 物流システム高度化事業（再掲）
- H. 物流コスト低減化事業（再掲）
- I. 国際物流ICT化推進事業（再掲）

■周辺地域における物流関連産業等の集積促進

仙台空港、仙台塩釜港を活用した高次物流サービスの確立に向けて、空港及び空港周辺地域における保管拠点（DC：保管型倉庫）、航空・海上・陸上輸送のマルチ輸送モードに対応した積み替え・仕分け拠点（TC：通過型倉庫）等、物流関連産業の集積を促進する。

また、空港及び空港周辺地域を含めた物流機能高度化に向けて、現在空港内に設定されている税関の管轄エリア（横浜税関仙台空港税関支署エリア：管轄区域：仙台空港内）の範囲を拡大することによって周辺に立地する民間事業者の物流施設を含めた物流効率化を実現する⁵。

- A. 物流機能集積形成促進事業
- B. 復興特区等の活用による税関管轄エリアの見直し

■仙台空港利用の促進

現在、宮城県をはじめとして、東北地方における国際航空貨物は、地域の空港利用よりも、成田空港の利用が多いのが現状である。東北のグローバルロジスティクス拠点としての取扱貨物の増大に向けて空港の利便性向上を図り、仙台空港の国際航空貨物サービスを充実する。

また、自動車関連産業、高度電子機械産業等の企業の国際競争力を高め、部品や製品の輸出入を増加させることにより、仙台空港や仙台塩釜港周辺における新たな商流の創出を推進するとともに、空港・港湾利用を取り巻く厳しい競争環境を踏まえ、利用促進に向けたプロモーションを推進する。

- A. 国際航空貨物サービスの充実
- B. 国際的な航空貨物会社の誘致
- C. 地域利用促進に向けた仙台空港プロモーション事業

⁵ 現在は仙台空港外の岩沼臨空エリアで通関申告を行う場合、仙台港アクセル内、横浜税関仙台塩釜税関支署へ申告する必要がある。審査発生時には至急品でも岩沼から仙台まで輸送する必要がある。

図表 東北のグローバルロジスティクス拠点化プロジェクトの概要

事業項目・事業名		実施時期	実施主体	事業内容	主要関連業種	備考
航空貨物拠点化(再構築)の推進	A 国際航空貨物取扱機能高度化事業	未定	県・民間	民間活力による国際航空貨物取扱機能の再構築	7151 航空輸送 7161 貨物利用運送 7189 その他の運輸付帯サービス	○
	B 物流コスト低減化事業	未定	民間等(提案)	特区制度を活用した最適輸送手段選択サービス、高速道路の域内一律料金化、夜間低料金エリア設定など	7151 航空輸送 7161 貨物利用運送 7189 その他の運輸付帯サービス 7122 道路貨物輸送(除自家輸送)	○
	C 国際物流ICT化推進事業	未定	民間(提案)	一貫した物流管理の下でのトレサビリティの向上	7151 航空輸送 7161 貨物利用運送 7189 その他の運輸付帯サービス 7122 道路貨物輸送(除自家輸送) 7331 情報サービス 7341 インターネット附随サービス	○
	D 物流関連企業誘致事業	H23～H29	市	特区制度を活用した保税工場、保税倉庫等誘致	7171 倉庫	○
	E 物流システム高度化事業	未定	民間(提案)	鉄道・トラック共同一貫輸送システム、地域部品会社共同配送センター構築	7151 航空輸送 7161 貨物利用運送 7189 その他の運輸付帯サービス 7122 道路貨物輸送(除自家輸送)	○
	F 仙台空港エアカーゴ・ロジスティクスセンター整備事業	未定	民間	特区制度を活用したロジスティクスセンターの集積	7151 航空輸送 7161 貨物利用運送 7189 その他の運輸付帯サービス 7122 道路貨物輸送(除自家輸送)	○
	G 首都圏バックアップ機能整備事業	未定	民間	首都圏災害時における成田空港のバックアップ機能整備	—	○
	H シーフード産業クラスター形成事業(再掲)	未定	民間(提案)	低価格食品加工原料の加工・再輸出を通じた高付加価値食品の製造可能性調査、水産品共同冷温貯蔵・加工センター整備	1112 畜産食料品 1113 水産食料品 1116 農産保存食料品 1119 その他の食料品 6111 卸売業	○
	I 県産農林水産物等輸出促進事業(再掲)	H20～H25	県・民間	宮城県食品輸出促進協議会と連携した県産農林水産品の輸出促進	0113 野菜 0114 果実 1113 水産食料品 1116 農産保存食料品	○
J 県産農林水産物等イメージアップ推進事業(再掲)	H23～H27	県	被災前の状況回復まで期間のメディアの活用、海外バイヤー対応	—	○	
仙台港の拠点化・空	A 仙台港港湾施設等整備事業	H23～H27	国・県	被災した仙台港の港湾施設等の整備	7143 港湾運送	○

事業項目・事業名		実施時期	実施主体	事業内容	主要関連業種	備考
港との機能連携の推進	B 仙台国際貿易港整備事業	H23～H25	国・県	自動車関連貨物拡大に対応した埠頭整備	7143 港湾運送	○
	C 首都圏バックアップ機能整備事業	未定	未定	首都圏災害時における京浜港のバックアップ機能整備	—	○
	D 港湾振興対策事業	H11～	県	定期コンテナ等の新就航地開拓、地元企業利用促進活動	7143 港湾運送	○
	E 企業誘致事業（再掲）	H23～H29	市	保税工場、保税倉庫等誘致	7171 倉庫	○
	F 仙台港シーカーゴ・ロジスティクスセンター整備事業	未定	民間	特区制度を活用したロジスティクスセンターの集積	7151 航空輸送 7161 貨物利用運送 7189 その他の運輸付帯サービス 7122 道路貨物輸送(除自家輸送) 7143 港湾運送	○
	G 物流システム高度化事業（再掲）	未定	民間（提案）	鉄道・トラック共同一貫輸送システム、地域部品会社共同配送センター構築	7151 航空輸送 7161 貨物利用運送 7189 その他の運輸付帯サービス 7122 道路貨物輸送(除自家輸送)	○
	H 物流コスト低減化事業（再掲）	未定	提案	高速道路の域内一律料金化、夜間低料金エリア設定	7151 航空輸送 7161 貨物利用運送 7189 その他の運輸付帯サービス 7122 道路貨物輸送(除自家輸送)	○
	I 国際物流ICT化推進事業（再掲）	未定	民間（提案）	ターミナルオペレーション効率化支援、サプライチェーンジビリティ支援	7151 航空輸送 7161 貨物利用運送 7189 その他の運輸付帯サービス	○
周辺地域における物流産業等の集積促進	A 物流機能集積形成促進事業	未定	民間（提案）	空港及び空港周辺地域における保管拠点（DC：保管型倉庫）、マルチ輸送モードに対応した積み替え・仕分け拠点（TC：通過型倉庫）等を集積	7151 航空輸送 7161 貨物利用運送 7189 その他の運輸付帯サービス 7122 道路貨物輸送(除自家輸送)	●
	B 復興特区等の活用による税関管轄エリアの見直し	未定	県	現在空港内に限定されている税関の管轄エリアの範囲を拡大	7151 航空輸送 7161 貨物利用運送 7189 その他の運輸付帯サービス	●
仙台空港利用の促進	A 国際航空貨物サービスの充実	未定	民間（提案）	荷主サービスレベル向上、コストダウンの実施	同上	●
	B 国際的な航空貨物会社の誘致	未定	県・民間（提案）	航空機が小型化する中での貨物量確保に向けて航空貨物会社を誘致	同上	●

事業項目・事業名		実施時期	実施主体	事業内容	主要関連業種	備考
	C 地域利用促進に向けた仙台空港プロモーション事業	未定	県・民間 (提案)	宮城県内及び東北地方における荷主の仙台空港利用を促進するためのインセンティブの検討	同上	●

出所 「みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン」等をもとに作成

注) 実施主体の項目に、「提案」と記載しているものは民間から提案された事業のうち、今後、実施主体や実施手法等の調整を要するものを表す。

注) 主要関連業種は事業特性を踏まえ追記（産業連関表 190 部門ベース）

注) 備考欄は下記の記号区分による

○：みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン記載事業

●：追加事業

VI-4 首都圏・アジアのバックアップ拠点の具体化方向

首都圏・アジアのバックアップ拠点の具体化に当たっては、仙台空港を「バックアップ拠点空港」として整備するとともに、空港周辺地域において「災害バックアップエリア」の実現をめざす必要がある。

空港については、「みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン」における「仙台空港活性化プロジェクト」の「仙台空港防災機能強化事業」を推進する。また、災害バックアップエリア拠点の形成に向けて、空港周辺地域における備蓄機能、災害医療機能、人材育成機能等の関連機能の集積を推進する。

■防災・減災バックアップ拠点の整備

仙台空港の耐災性、防災機能の向上を図るために、空港滑走路の耐震化・調節池整備、海岸堤防の復旧等を進めていく。

また、仙台空港周辺に救援物資の備蓄倉庫を誘致し、震災を経験した地域として、直下型地震の発生可能性の高まっている首都圏や、自然災害の多いアジア諸国の災害発生時における支援に積極的に関わっていく。備蓄倉庫は、平時においては災害救助・支援物資（テント、毛布、発電機、小型重機、医療機材等）の備蓄・保管機能をもつ。災害発生時には国内・海外から広範かつ大量に搬送されてくる災害救助・支援（生活必需品、医薬品等）を集積し、仕分け・発送する機能を想定する。

さらに、国際的な専門人材等育成・研修機関を誘致し、災害活動の中心となる災害医療や人命救助等に係る専門人材の育成・訓練等を推進する。専門人材等育成・研修機関は、例えば、災害派遣医療チーム（DMAT）や災害救助チームの隊員の養成研修、災害拠点病院の医療従事者への災害時対応研修、看護師に対する災害看護研修、アジア諸国の医療関係者への救急・災害医療研修、国際災害医療セミナーなどを実施し、災害医療や人命救助に従事する専門人材の育成に貢献する。

- A. 仙台空港整備事業
- B. 直轄・特定災害復旧事業
- C. 動線整備事業
- D. 救援物資備蓄・仕分け施設整備事業

（注）事例としては、JICA の緊急援助物資備蓄倉庫、国際緊急援助隊（JDR）の緊急援助物資備蓄倉庫などがある。

- E. 専門人材育成・研究機能の強化事業

（注）事例としては、（独）国立病院機構 DMAT 事務局、（独）災害医療センターなどがある。

■防災・減災のための情報発信

防災・減災に係る情報を蓄積・発信し、震災を風化させないようにするため、メモリアルパーク等を活用して、防災・災害に関する機運の醸成を図る。

また、2015 年に日本での開催が予定されている国連防災世界会議など防災・減災に関する

MICE を誘致するとともに、こうした機会を域内の関連産業の振興につなげるため、東北地方最大級の展示施設「夢メッセみやぎ」などを活用し、防災・減災に関するエキシビション（展示会）を開催する。

こうした取組も踏まえ、将来的に首都圏やアジア諸国の大規模災害発生時における、救援物資や支援活動に係る情報収集とコントロールを行うための災害物資情報センターを誘致する。同情報センターは、災害発生時においては国、自治体、民間事業者等と連携し、被災地からの救援・支援ニーズ情報を収集・集約し、東日本や世界から集まる救援・支援物資や人員を適切に被災地へ誘導するための情報発信機能を持つ。また、大規模災害発生時のみならず、平時においても防災に係る情報・知識（災害救援・支援の事例集、災害救援・支援の手法、救援物資の種類・供給先等）を収集・蓄積し、広く国内外に発信する機能を持つことを想定する。

- A. 防災、災害情報収集・発信機能強化事業
- B. 防災・減災 MICE 誘致事業
- C. 災害物資情報センター誘致事業

■産学官連携による防災・減災産業の振興

震災以降、国民の関心が増す中で、重要性と市場が拡大しつつある防災・減災産業の集積と振興を図る。対象とする防災・減災産業は、幅広い視野で捉え、「防災・減災基盤産業」（災害に強い食料供給業、エネルギー関連産業、物流業、建築・土木業）、「防災・減災ものづくり産業」（防災関連の素材・部材、機材・機械・器具、生活用品・飲食品等の製造業）、「防災・減災サービス産業」（防災関連コンサルティングサービス、関連アプリケーション/システム開発業、防災専門人材育成サービス）などを想定する。

防災・減災産業の集積・振興を図るため、2015年に日本での開催が予定されている国連防災世界会議やそれとあわせて開催するエキシビション（展示会）等を通じた関連産業の育成・誘致、産学官の連携を通じた起業支援等を推進する。

- A. 防災・減災エキシビション開催事業
- B. 防災・減災産業集積拠点形成事業

図表 首都圏・アジアのバックアップ拠点化プロジェクトの概要

事業項目・事業名		実施時期	実施主体	事業内容	主要関連業種	備考
防災・減災 バックアップ 拠点の 整備	A 仙台空港整備 事業	H20～	国	空港滑走路の耐震化等	4121 建設補修	●
	B 直轄・特定災 害復旧事業	H23～	国	海岸堤防の復旧	4121 建設補修	●
	C 動線整備事業	未定	提案	周辺地域の備蓄倉庫と滑 走路の動線を整備	4121 建設補修	●
	D 救援物資備 蓄・仕分け施設 整備事業	未定	民間 (提案)	平時における災害救助・ 支援物資の備蓄、災害発 生時における国内外から の生活必需品等の支援物 資を集積・仕分け・発送す るための施設・仕組みの 構築	7171 倉庫 7151 航空輸送 7122 道路貨物輸送	●
	E 専門人材育 成・研究機能の 強化事業	未定	民間等 (提案)	国内外災害専門人材の訓 練・研修機関や防災関連 の研究機関を立地誘導 し、災害救助、災害医療に 係る専門人材の育成、防 災研究を推進	8221 学術研究機関 8222 企業内研究開発 8213 社会教育・その他教 育	●
防災・減災 のための 情報発信	A 防災、災害情 報収集・発信機 能強化事業	未定	自治体・民 間(提案)	震災を風化させないように するため、メモリアルパー ク等を活用して災害・防災 に関する気運を醸成	8411 その他の公共サービ ス 8419 その他の対事業所サ ービス 8213 社会教育・その他教 育	●
	B 防災・減災 MICE 誘致事業	未定	自治体・民 間(提案)	2015 年に開催が予定され ている国連防災世界会議 等、防災をテーマとした MICE の誘致・開催により 防災啓発を推進	8411 その他の公共サービ ス 8419 その他の対事業所サ ービス 8213 社会教育・その他教 育	●
	C 災害物資情報 センター誘致事 業	未定	提案	平時における防災に係る 情報・知識、大規模災害発 生時における被災地支援 に係る情報等を収集し、全 国・世界に発信する機能 整備を推進	7331 情報サービス 8221 学術研究機関	●
産学官連 携による防 災・減災産 業の振興	A 防災・減災エ キシビジョン開催 事業	未定	県・市・民 間(提案)	防災・減災産業の振興に 向けて、国連防災世界会 議とあわせるなど防災・減 災に関する展示会を開催	8411 その他の公共サービ ス 8419 その他の対事業所サ ービス	●

事業項目・事業名		実施時期	実施主体	事業内容	主要関連業種	備考
	B 防災・減災産業集積拠点形成事業	未定	県・市・関係機関(提案)	国連防災世界会議の開催等をきっかけとして、関連産業の育成・誘致、産学官連携による起業支援、関連産業の集積形成を推進	8213 社会教育・その他教育 8221 学術研究機関 8222 企業内研究開発 8311 医療 8312 保健	●

出所)「みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン」等をもとに作成

注) 実施主体の項目に、「提案」と記載しているものは民間から提案された事業のうち、今後、実施主体や実施手法等の調整を要するものを表す。

注) 主要関連業種は事業特性を踏まえ追記(産業連関表 190 部門ベース)

注) 備考欄は下記の記号区分による

○ : みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン記載事業 ● : 追加事業

Ⅶ 先導的モデル事業の展開例

仙台空港及び空港周辺地域の将来像の具体化にあたっては、個々の事業について、それぞれの事業を取り巻く環境も踏まえて、事業主体を明確にし、具体化を推進する必要がある。

ここでは、4つの将来像ごとに、当面、具体化に向けて注力すべきと考えられる「先導的モデル事業」の展開例として、「広域的観光対応型物品販売事業」「航空機関連産業集積事業」「シーフード産業クラスター形成事業」「防災・減災産業集積事業」をとりあげ、その概要を明らかにする。

Ⅶ-1 広域観光対応型物品販売事業 —東北のニューツーリズム拠点形成に向けて—

利用増が見込まれる仙台空港の観光客を地域の活性化に結びつけるためには、土産品等の消費を促進することが重要である。しかしながら、宮城県や東北地方における様々な地域を訪れ、三陸の魚介類など、そこで食した生鮮品等を土産物として購入したいという観光客のニーズはあるものの、生鮮品等の消費期限、保管方法等の問題から訪れた観光地で購入することは難しい。仮に旅程の最後の空港で生鮮品等を購入できたとしても、外国人観光客の場合、税関での手続き等が負担となっている。

また、現在の仙台空港は、新千歳空港等と比較すると、生鮮品等の土産品の販売機能が十分とはいえない状況である。さらに、北海道・東北未来戦略会議が、香港で日本向け旅行商品を数多く手がける旅行会社「縦横遊（パッケージツアーズ）」協力のもとで平成24年12月に北海道・東北・新潟の各道県の地場産品を展示した香港アンテナショップの取組経験等から、日本側が扱いたい商品（売りたい商品）と香港側の扱いたい商品（売れる商品）が異なっていることが課題として指摘されている。

こうした状況を踏まえ、国内外からの観光客が東北地方の土産品として欲しいものを手に入られる広域観光対応型の空港内ショップ、土産生鮮品の受注・販売体制を構築する。

■事業の展開概要

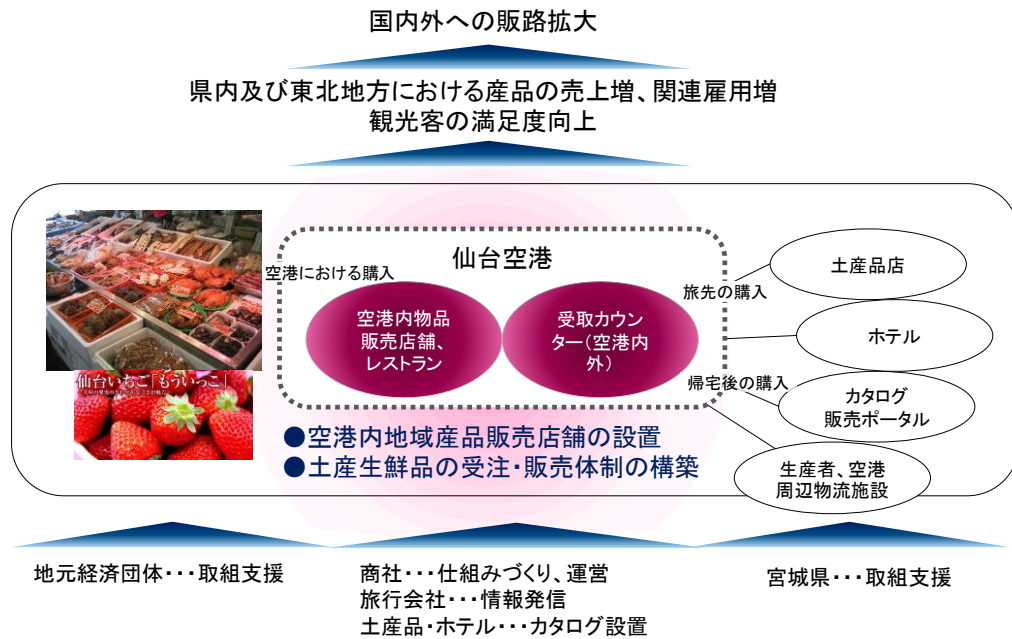
（1）空港内地域産品販売店舗の設置

広域観光で連携する北海道・東北各地などの物産品等が試食をした上で購入できるアンテナショップを空港内に設置し、取扱商品の情報を積極的に提供していく。また、東京等から移動して仙台空港から出国する観光客向けに家電製品・化粧品等を取り扱う免税店を空港周辺地域に誘致する。

（2）土産生鮮品の受注・販売体制の構築

旅行者の満足度向上と東北の優良な産品の販売促進に向けて、観光客が東北域内の土産品店、家電製品・化粧品店や、宿泊ホテルにおける生鮮品等のカタログ販売等を通じて購入した商品を旅程の最後の仙台空港もしくは到着空港で受け取れる仕組みを構築する。

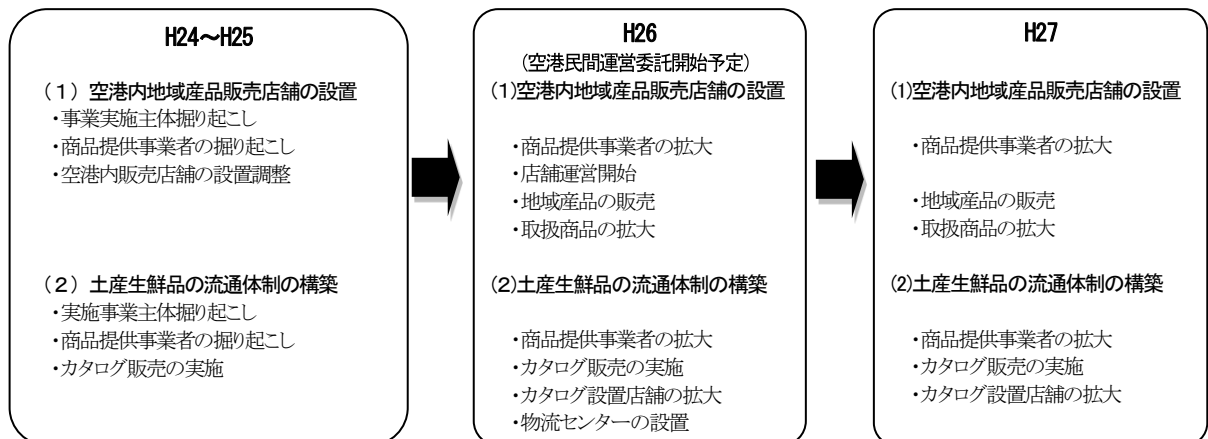
■プロジェクト展開イメージ



■役割分担と連携

主体	役割
民間事業者 (商社)	空港内販売店舗の設置、商品提供事業者の掘り起こし、地域産品の販売、取扱商品の拡大、カタログ販売の実施、協力事業者拡大、物流センターの設置
民間事業者 (旅行会社)	旅行者、関連事業者への店舗・商品等に係る情報発信
民間事業者 (土産品店、ホテル 等協力事業者)	カタログの設置
民間事業者 (空港運営権者)	空港内販売店舗設置公募、空港内の土産品受け取りシステムの導入
地元経済団体	商品提供事業者等掘り起こし支援、関係機関調整
宮城県	実施主体掘り起こし、関係機関調整、必要な環境整備

■スケジュール



Ⅶ-2 航空機関連産業集積事業 一東北基幹産業のビジネス拠点形成に向けて一

仙台空港が、将来的に東北の経済を支える地方中核空港となることにより、仙台空港で離着陸する航空機数が大きく増大すると見込まれ、これに伴い、航空機の整備需要の拡大が見込まれる⁶。

また、仙台空港は、航空機の生産拠点である米国からアクセスしやすく、駐機場を確保しやすいことなどから、航空機類の輸入通関空港として利用されている（平成 22 年の輸入は 31t、381.3 億円⁷）。仙台空港で輸入通関後の航空機整備が円滑に行うことができるようになれば、輸入通関地域としての利用が伸びる可能性があると考えられる。

一方、宮城県内には、高度電子機械関連の産業集積があり、大手自動車関連メーカーや半導体製造装置メーカー、電子部品デバイスメーカー等の立地が進む中で、高成長・高付加価値市場の一つとして位置づけられている航空機産業の集積形成が期待される。具体的には、共同受注体制の確立をねらいとして「航空機市場・技術研究会」が立ち上がっており、航空宇宙産業に対する地元製造業の関心も高い⁸。また、平成 19 年には先行する秋田県の取組を東北 6 県に拡大することをめざす「東北航空宇宙産業研究会」が設立されており、東北地方とのネットワークの中で産業集積を進めることも可能であると考えられる。

特に、宮城県には JAXA 角田宇宙センターがあり、仙台空港周辺にはジャムコ（岩沼市・名取市）、近隣県には IHI（南相馬市）等の関連企業が立地している。「東北航空宇宙産業研究会」も産業総合研究所東北サテライトに活動拠点を構えている。また、ジャムコについては、平成 25 年 4 月に名取市愛島西部工業団地に新工場を整備し、航空機用炭素繊維構造部材、及び航空機用エンジン部品の生産ラインを本社地区工場から新工場へ移管する計画であり、機能強化が具体化する取組が進んでいる。

さらに、航空機関連産業の集積を通じて航空機の整備・修理等が仙台空港で容易にできるようになれば、ビジネスジェットの誘致を図るうえでも望ましいといえることができる。

空港運営の民間委託を機に、県内及び東北地方の活性化を推進するため、こうした取組を生かすことにより、航空機関連産業の集積形成を推進する。

■事業内容

（１）関連産業の集積形成に向けたコンソーシアムの強化

空港周辺地域における航空機整備・修理機能の強化、東北地方における共同受注体制の強化に向けて、航空機市場・技術研究会、東北航空宇宙産業研究会等の活動を継続的に展開し、大手中核企業と域内企業との連携強化を推進する。

（２）空港周辺地域における関連企業立地の推進

仙台空港周辺における航空機整備・修理機能の強化、共同受注体制の強化に向けて、MRO（Maintenance Repair & Overhaul）産業、機体・エンジン・プロペラ・内装品メーカー、部品・材料メーカー等、航空機関連産業の立地を促進するため、産業用地の整備、復興特区（復興産業集積区域）の適用等を通じて立地環境を整備する。

⁶ 産業連関表によれば、航空運輸業は、航空機・同修理業、機械修理業への依存度が高い（付属資料 2 参照）。

⁷ 横浜税関「平成 22 年宮城県貿易概況」

⁸ 財団法人東北活性化研究センター「航空機関連産業の集積に関する調査」（平成 24 年 2 月）

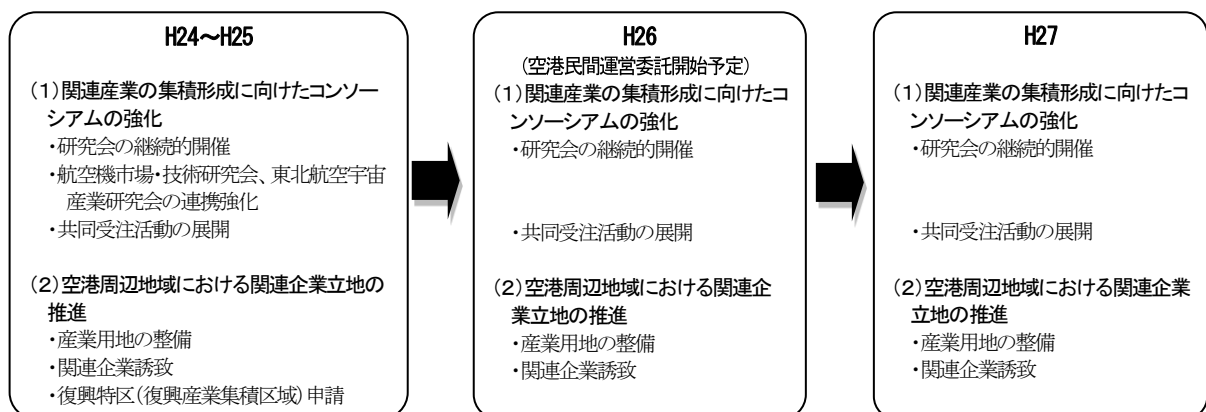
■プロジェクト展開イメージ



■役割分担と連携

主体	役割
民間事業者 (エアライン)	航空機輸入通関拠点としての仙台空港の利用 仙台空港における航空機整備
民間事業者 (航空機関連事業者)	航空機輸入通関拠点としての仙台空港の利用 仙台空港における航空機整備
民間事業者 (空港運営権者)	航空機輸入通関拠点、整備拠点として仙台空港・周辺地域のプロモーション
経済団体（航空機市場・技術研究会等）	域内関連企業の連携体制の構築（コンソーシアムの強化） 共同受注に向けた営業活動の展開、商談会等マッチング支援 関連調査の実施
大学等研究機関 (東北大学)	産学官連携による取組の推進 地域における関連人材の育成
宮城県	航空機市場・技術研究会の活動を通じた県内の関連企業の組織化
国（東北経済産業局、 産業技術総合研究 所、復興庁）	地域における設備投資等への支援 浸水区域以外の周辺産業開発への充当等、復興交付金の弾力的運用の検討

■スケジュール



Ⅶ-3 シーフード産業クラスター形成事業—東北のグローバルロジスティクス拠点形成に向けて—

東北地方は、我が国でも有数の水産業や水産加工業が盛んな地域であり、震災復興にあっても、その再生と復興が重要な課題である。

一方、近年、人口減少や消費者の魚食離れを背景として、水産業や水産加工業をとりまく市場環境は厳しい状況にある。水産業や水産加工業関連の従業者も減少傾向を示しており、付加価値の向上に向けて、6次産業化や海外の販路開拓に取り組むことが望まれる。

海外に目を転じると、英国では国内7割のシェアを占めるハンバー地域において、魚を凍らして大手流通チェーンに卸すだけの事業形態から、「コンビニエンスフード」と呼ばれる付加価値の高い水産加工品を生産する事業形態に移行することにより、水産加工業を中心に地域の再生に成功した事例がある。また、我が国でも手軽においしく水産物を食べられるような魚商品を水産庁が「ファストフィッシュ (Fast Fish)」として認定する取組が注目を集めている。

こうしたトレンドを踏まえて、空港周辺地域に関連産業を集積し、水産業及び水産加工業の付加価値向上に資するシーフード産業クラスターの形成を推進する。

■事業の展開概要

(1) 水産業共同利用施設の整備

対象地域における「水産業共同利用施設復興整備事業」等の震災復興事業を通じて、地域の水産業・水産加工業の基盤施設を整備する。

(2) 水産加工業の集積推進

対象地域における水産業・水産加工業の集積形成に向けて、補助事業、官民連携ファンド、特区制度（復興産業集積区域、保税地区設定）等を活用することによって、企業立地に向けた誘致活動を推進する。

(3) 6次産業化、海外への販路開拓

対象地域の製品の付加価値化、空港・港湾を活用した国内外の販路開拓に向けた取組を推進する。

■プロジェクト展開イメージ

国内外の販路開拓、地域の付加価値向上



国
(水産庁、農水省、復興庁)

水産加工業組合
民間企業

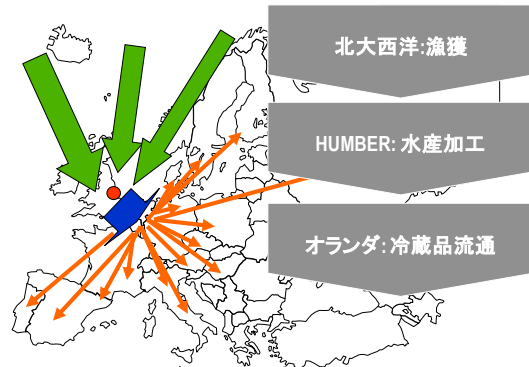
地方自治体
(県、市)

【参考】英国 Humber Seafood Cluster の取組

再生の鍵となったコンビニエンスフード



水産加工拠点としての展開イメージ



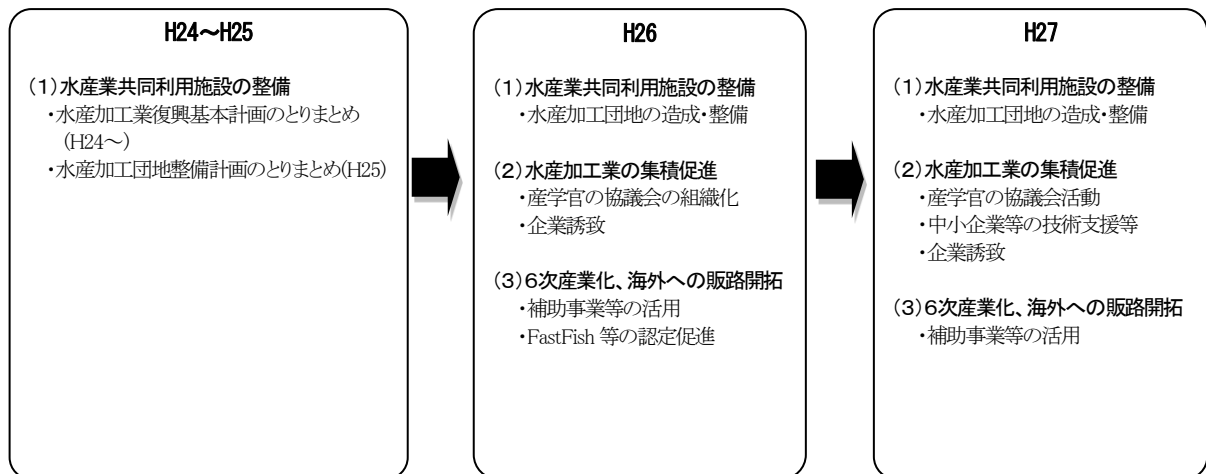
出所) 左写真 : World Bank “Value chains and regional competitiveness programs” 2006.10

右図 : Reza Zadeh, “Business Competitiveness: The Food Industry, A Regional Example”, May.2005

■役割分担と連携

主体	役割
宮城県	関係機関との調整 水産業・水産加工業等の集積促進に向けた取組（企業ヒアリング、計画策定、特区申請、県内企業の技術支援、取引拡大支援、産学官協議会への参画など）
民間企業	水産業・水産加工業等の工場立地・起業・新規参入 など
水産加工業組合等	水産業・水産加工業等の高付加価値化に向けた商品開発の促進 水産業・水産加工業等の集積促進に向けた取組への参画 など
研究機関 (水産技術総合センター、宮城大学)	水産業・水産加工業等の起業支援、企業との共同研究 など
関係自治体	震災復興事業（水産業共同利用施設復興整備事業）の検討 新規誘致企業を含めた水産加工業組合の再組織化 企業誘致 など
国（水産庁、農水省、復興庁）	6次産業化支援、補助事業の実施 復興特区の認定 など

■スケジュール



Ⅶ-4 防災・減災産業集積事業 ー首都圏・アジアのバックアップ拠点形成に向けてー

2015年に国連防災世界会議が日本で開催されることが決定しており、仙台市はその誘致活動を進めている。前回(2005年)の国連防災世界会議では、関連行事として総合防災展などの様々な催しが企画されたところであり、今回も震災から復旧した「夢メッセみやぎ」、「仙台空港」なども活用して、被災地から防災・減災に向けて関連行事を企画し、世界中に情報発信を行っていくことは、たいへん意義のある取組である。震災発生から時間が経過する中で、震災を風化させないためにも、こうした機会における情報発信はたいへん有効である。

防災・減災に対する関心の高まりを背景として、防災・減災産業市場の拡がりも期待されている。一般に防災・減災産業市場は、地域性や一過性が見られ、市場が小さいことから、その集積は難しい面もあるが、宮城県は大震災を経験し、現在、災害に強いまちづくりが進められている地域として、多様な情報やビジネスチャンス等が集積しており、これらを生かすことが可能である。仙台市が「防災産業の集積促進」を復興計画の中に位置付けしているほか、多賀城市では既に防災・減災企業に対する助成制度が始められている。また、東北大学も「災害科学国際研究所」を設立し、被災地の復興・再生に貢献しているとともに、自然災害科学に関する世界最先端の研究を推進している。

また、仙台市内に立地する国立病院仙台医療センターは、耐震・備蓄機能を備えた国の基幹災害拠点病院であり、DMAT(災害派遣医療チーム)事務局としての活動、災害時等の人材派遣を担う他、災害研修の拠点としての役割を果たしている。

こうしたことから、宮城県における将来的な防災・減災産業の集積形成を展望して、2015年の国連防災世界会議に併せて、防災・減災に向けた情報発信と産業振興につながる「防災・減災産業展」を「夢メッセみやぎ」において開催する。

■事業の展開概要

(1) 防災・減災産業展の開催

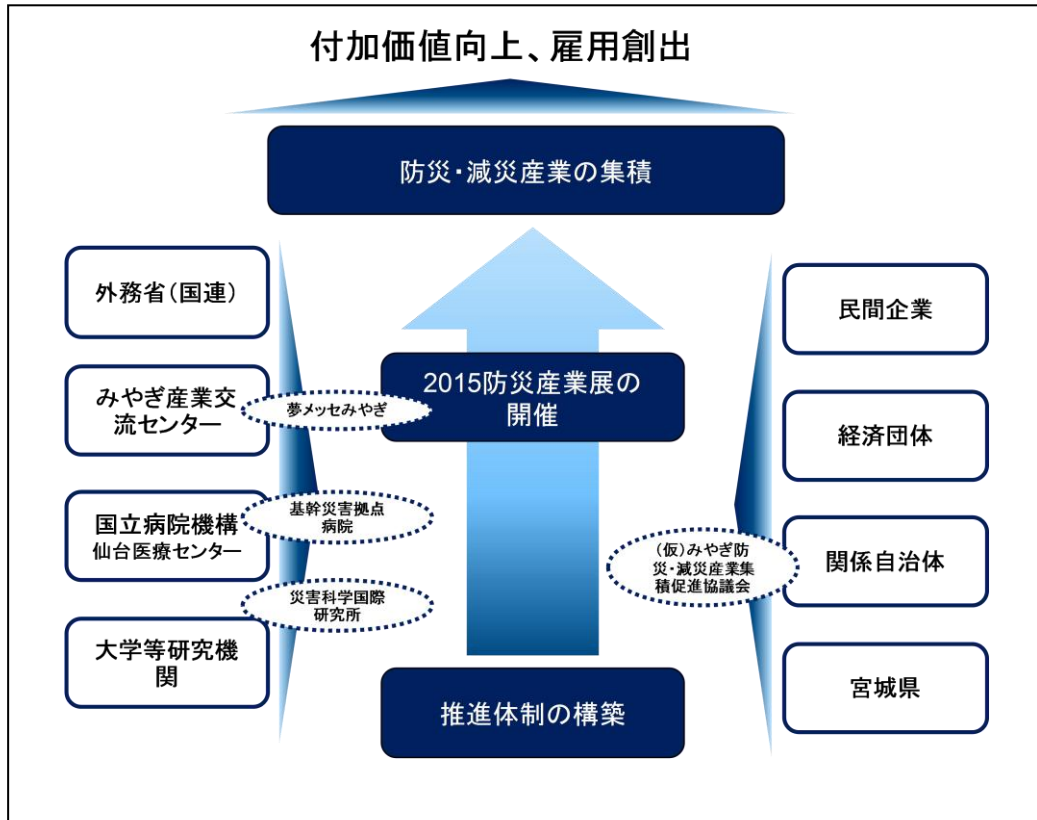
2015年の国連防災世界会議開催に併せて、「夢メッセみやぎ」において最新の防災・減災技術を紹介する「防災・減災産業展」を開催し、防災・減災に向けて情報発信を行うと共に、防災・減災関連企業の取引拡大等を図る。

(2) 防災・減災産業の集積

産学官連携による防災・減災産業を振興(県内企業の技術支援、取引拡大支援、起業支援等)し、その集積を図る。

集積形成に向けて、研究開発機能、情報受発信機能等に係る中核的な拠点形成を推進する。

■プロジェクト展開イメージ



図表 防災・減災産業の広がりイメージ

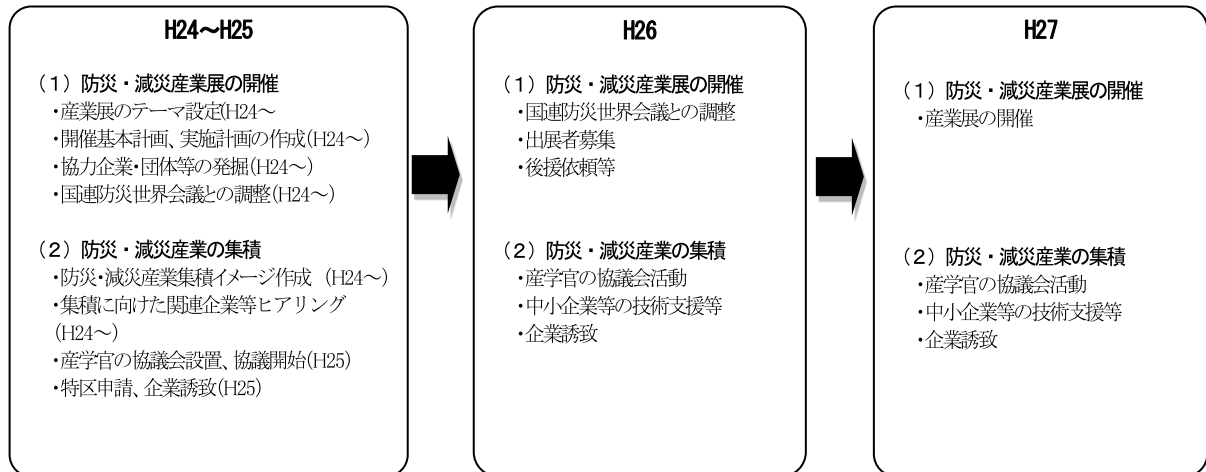
<p><u>災害対策全般</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●総合防災システム ●災害情報受信ツール ●避難誘導システム ●災害用特殊車両 ●災害用コンテナ ●仮設住宅 ●ハザードマップ など 	<p><u>地震対策</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●耐震・免震・制震技術/装置 ●転倒防止器具 ●緊急地震速報 ●地震対策コンサルティング ●震度計測装置 など
<p><u>帰宅困難者対策</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●避難所資機材 ●備蓄物資 ●帰宅支援ツール ●飲料水製造装置 ●簡易トイレ ●非常食 など 	<p><u>災害・救急医療</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●救急医療資機材 ●DMAT 資機材 ●AED・蘇生器 ●救急医療情報システム ●救急車 ●ドクターヘリ など
<p><u>火災対策</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●消火器具・システム ●消防車 ●耐火・耐熱服 ●火災報知機 など 	<p><u>救助・救出</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●救助ロボット・無人探索機 ●救助資機材 ●搬送機器 ●投光器 など
<p><u>気象災害対策</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●観測機器・センサー ●計測器 ●気象情報サービス ●通報システム ●斜面・法面防災技術 など 	<p><u>水害対策</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●浸水防止装置 ●防波堤・防潮堤 ●土のう ●救命胴衣 ●避難用資機材 ●津波対策コンサルティング など
<p><u>災害監視・観測</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●災害監視システム ●GIS(地理情報システム) ●観測衛星システム ●地上・航空測量システム など 	

出所) 危機管理産業展 2012 における「防災」関連の出展カテゴリー

■役割分担と連携

主体	役割
宮城県	防災・減災産業展開催支援、関係機関との調整 防災・減災産業の集積促進に向けた取組（企業等ヒアリング、計画策定、特区申請、県内企業の技術支援、取引拡大支援、産学官協議会への参画など）
財団法人 みやぎ産業交流センター	防災・減災産業展開催場所（夢メッセみやぎ）の提供
民間企業	防災・減災産業展への主催・出展・協賛 防災・減災産業の工場立地・起業・新規参入 など 防災・減災産業展開催に向けた提言
経済団体	防災・減災産業展示会の参画・協賛 防災・減災産業の集積促進に向けた取組への参画 など
国立病院機構 仙台医療センター	防災・減災産業展示会の参画・協賛 企業との共同研究 など
大学等研究機関 （東北大学等）	自然災害科学に関する研究 防災・減災情報の収集・発信 防災・減災産業の起業支援、企業との共同研究 など
関係自治体 （仙台市、名取市、岩沼市等）	国連防災世界会議の誘致、開催準備、全体調整（仙台市） 防災・減災産業の集積促進に向けた取組（企業等ヒアリング、特区申請、企業の技術支援、取引拡大支援、経営支援、産学官協議会の設置・運営など） など
国（外務省）・国連	国連防災世界会議の開催 など

■スケジュール



VII-5 開発促進業種対象事業者の立地可能性調査

先導的モデル事業の具体化に向けて、ヒアリング調査等から開発主体となりうる事業者をリストアップするとともに、事業推進に向けた意向を整理した。

図表 先導的モデル事業の具体化に向けて開発主体となりうる事業者の意向

プロジェクト名	事業者名	事業推進に向けての意向	備考
広域観光対応型物品販売事業	A社	・ 具体化に当たっては、全体の仕組みを商社が構築し、そのもとで、旅行会社、土産品店・ホテル等が連携することが現実的である。	・ 土産品店・ホテルと旅行会社、ガイド等とのロイヤルティの調整が課題
	B レストハウス等、地域の土産品店	・ 博物館を併設するなど、旅行会社とも連携して、観光客誘致に対して前向きな事業者が存在する。 ・ 空港への出店も前向きに考える可能性がある。	・ 同上 ・ 間接情報
	C社	・ 地域振興のためにはインバウンドが重要 ・ インバウンド振興のためには、改めて顧客の視点に立って、顧客が求めているものを提供するためのしくみと体制を再構築する必要がある。	・ 土産品店・ホテルと旅行会社、ガイド等とのロイヤルティの調整が課題
	業界団体D	・ 貿易促進に向けた取り組みについて、人材を派遣することが考えられる。貿易促進ということであればJETRO等と連携することが望ましい。	
航空機関連産業集積事業	E社	・ 仙台空港は、米国へのアクセス条件、広いスペースの利用が可能であることから、航空機の通関場所として利用されている。 ・ 周辺利用にあたって、こうした特性を活用すべき。	
	F社	・ 本社工場における事業の一部を移転する意向あり。	・ プレスリリース
シーフード産業クラスター形成事業	地元水産加工業	・ 復興交付金による事業として、水産共同利用施設が整備されれば、現地に帰りたいとする企業が存在。ただし、グループ補助金を既に利用していることから、資金的な問題が存在。	・ 復興交付事業として、水産業共同利用施設に係る調査事業が平成25年度に実施される。
	G社	・ 将来的に、空港周辺地域において、輸入を意図した水産加工業の集積拠点を形成することが考えられる。 ・ ただし、当面は石巻、気仙沼等の再生が重要。	
防災・減災産業集積事業	H社	・ 仙台において、防災展を継続的に開催する意向を有している。	・ 会議との連携、他の関係団体との調整が必

プロジェクト名	事業者名	事業推進に向けての意向	備考
			要
	経済団体 I	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主催は難しいが、実行委員会方式であれば参加は可能。 ・ 中小企業の場合、会期が長いと対応が困難になる可能性がある。 	
	経済団体 J	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主催は難しいが、実行委員会方式であれば参加は可能。 	
	K 社	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東京で開催されている危機管理展には出展。東北で開催された場合、出展することは考えられる。 	

Ⅷ 官民連携による事業の推進方策

Ⅷ-1 官民連携のあり方の整理

仙台空港及び周辺地域を活性化し、宮城県のみならず東北の本格的復興を促進していくため、県では、国の空港経営改革の動きに合わせ、仙台空港及び空港関連事業の経営一体化及び民間事業者への運営委託の実現を目指すこととしている。

国の空港経営改革における空港の民間への運営委託は、民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（以下、「PFI法」という。）に基づく公共施設等運営権制度を活用して行われる予定であり、大都市部の空港（大阪国際空港）以外では国内最初の取り組みである。

仙台空港は国管理空港であり、空港の民間運営委託に係る官民連携の当事者は国及び空港運営権者となる民間事業者である。しかしながら、県をはじめ仙台市、名取市、岩沼市及び地元企業が株主となっている第三セクターが一体化されることや、空港は、周辺対策や航空需要の拡大に当たって、地元自治体、住民及び地元経済界等の理解と協力が不可欠であることから、直接の当事者だけでなく、県や地域も含めた官民連携のあり方についても整理していくことが重要である。

宮城県においては、平成24年2月に、官民連携による仙台空港の経営一体化や空港周辺の開発の方向性について意見交換、情報交換を行う「仙台空港等活性化検討会」・「臨空地域等活性化検討会」（事務局：宮城県）が初めて開催され、平成25年2月まで4回の会議が重ねられた。検討会メンバーは民間事業者、金融機関、三セク3社、地元自治体、国土交通省航空局、地元経済関係者等と多岐にわたり、各々の視点と知恵を活かした積極的な意見交換が行われた。県では、この検討会での議論を踏まえ、「仙台空港の経営改革に関する宮城県基本方針」（以下、「宮城県基本方針」という。）を策定した。

1 「仙台空港の経営改革に関する宮城県基本方針」の概要

県では、仙台空港の経営改革に関し、県の基本的な考え方を示した「宮城県基本方針」を平成24年10月に策定した。この宮城県基本方針では、「国の空港経営改革が目指す『地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現』のためには、公共施設等運営権実施契約の当事者である国と国管理空港運営権者のみならず、空港所在地の自治体や関係団体などの地域も一体となって空港経営改革に取り組むことが不可欠である。」とし、仙台空港の経営改革の実現に向けた基本的な考え方として以下の2点を掲げている。

(1) 民間の経営手法による抜本的な空港経営改革

空港の公益性を確保しつつ航空系事業と非航空系事業の一体的な経営により、空港全体の集客力、収益力等を高めていくためには、抜本的な経営改革が必要である。このため、公共施設等運営権制度を活用し、民間の自由な発想に基づく機動的で柔軟な空港運営が可能となる民間への運営委託を目指す。

(2) 民間、国、地域が一体となった空港経営

地域と共に発展し続ける空港にするためには、民間、国、地域が航空ネットワーク及び航空需要の拡大、周辺環境対策、サービス水準の維持・向上等に協力して取り組むことが重要である。このため、民間、国、地域がその役割に応じたリスク及びコストを分担しながら一体となって取り組む新たな空港経営を目指す。

ここでは、このような考え方にに基づき、空港の活性化に欠かせないと考えられる航空ネットワークの拡大、航空需要の拡大及び空港周辺対策等に焦点をあて、空港の経営一体化及び民間への運営委託後の官民連携の在り方について検討する。

なお、宮城県基本方針では、「空港運営権者に期待すること」「国への要望」及び「県の取組」として纏めているが、ここでは官民が連携した取組について必要なことについて検討、整理した。

2 航空ネットワークの拡大

仙台空港の航空ネットワーク拡大に向けた取組の一つとして、これまで地域が主体となってエアポートセールスを実施している。具体的には「仙台空港国際化利用促進協議会」（以下、「促進協」という。）（事務局：仙台商工会議所）が主体となり、地元自治体と経済界の代表者等が共に航空会社を訪問し、空港の利用促進と旅行需要の喚起に関する取組について情報発信を行っている。

こうした取組は一定の成果はあるものの、航空会社側からは、航空需要があると判断できる情報や就航助成金を求められることもある。

県でも、空港臨空地域課、観光課や国際経済・交流課などが連携して航空会社への働きかけを行っているが、航空会社が求めている航空需要の拡大に資することが期待される観光振興及び産業振興等の取組に関する情報や、「東北のゲートウェイ」としての東北全体の情報を十分に提供できない場面もみられる。

平成22年5月に示された「国土交通省成長戦略」では、地方空港の航空ネットワーク拡大のための戦略として「地域と航空会社のパートナーシップによる航空輸送サービスの確保」が掲げられており、今後は空港運営権者、地元自治体、観光関連団体などの関係機関及び航空会社などが連携した取組を検討する必要がある。

こうした現状を踏まえ、今後、空港運営の民間運営委託後の官民連携の観点から検討する必要があると考えられる取組について以下に整理した。

- イ) 航空需要の拡大に資する観光及び産業振興施策情報の航空会社への円滑な提供システムの構築
- ロ) 東北及び隣県と連携したエアポートセールスの展開
- ハ) 地元自治体及び経済団体等と空港運営権者とが一体となって行うエアポートセールスの展開

ニ) 利用者にとって、魅力ある旅行商品の造成や旅行セミナーをはじめとした、各種事業などの具体的な提案及び当該事業を実現できる航空会社や旅行業者等の関係者との連携体制の整備

3 航空需要の拡大

前述した促進協の事務局は仙台商工会議所が担っているが、これは全国の各空港に設置されている同様の協議会の事務局の多くが自治体となっている中で特徴的であり、地元経済界の仙台空港へのこれまでの関わりの強さが表われていると言える。

促進協では、仙台空港の利用促進に向け、次のような取組を行っている。

仙台空港発着路線のPR	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台空港時刻表の作成・関係機関への配布 ・仙台空港ポータルサイト（ホームページ）の作成、更新 ・ポスター掲示等による仙台空港就航路線のPR ・航空会社が行う仙台空港発着路線のPRや、旅行会社が行う仙台空港発着旅行商品の造成等に対し、PR費用を助成する。
仙台空港発着路線を利用した旅行需要の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台空港を利用した国内外の旅行をPRするイベントの開催 ・仙台空港就航路線利用者へのプレゼントキャンペーン
定期便・チャーター便 歓迎行事	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台空港への新規就航、国際線の増便等の際に到着客を歓迎し、記念品、観光パンフレット等を配布

これらの促進協の事業費の約半分は、会員からの会費によって賄われており、促進協自体が官民連携による取組の一つとなっている。

また、観光客の増加に向けた取組として県や市町村では、観光地の受入体制の整備、観光地としての魅力のPR等の施策を展開しているほか、東北各県及び東北観光推進機構等と連携し、海外から東北地方への誘客事業を展開している。このように、航空需要の拡大は、空港運営権者のみでは困難であり、地元自治体及び経済団体等の関わりが重要となるものと思われる。ただし、民間運営委託後は航空需要の拡大が、すなわち空港運営権者の利益に直結するという意味あいもあることから、これまでの促進協の活動や地元自治体等の空港利用促進のあり方や活動費負担の考え方について整理する必要がある。その際、促進協の事業費の約4割が空環協からの助成金であるが、空港の民間運営委託に合わせてこの助成金が廃止される可能性があることを考慮する必要がある。

この他にも、官民連携した取組として、東京航空局仙台空港事務所や仙台空港ビル(株)が、航空会社や旅行会社と連携して、「空の日」に合わせた「空港祭」や、旅客ターミナルビルにおけるイベントなどが開催され、住民の空港に対する親しみの醸成などが図られている。

こうした現状と課題を踏まえ、空港の民間運営委託後の官民連携の観点から検討する必要があると考えられる取組について、以下に整理した。

イ) 空港運営権者が民間企業となった後の自治体や関係団体の空港利用促進事業の展開

- ロ) 空港運営権者、旅行代理店及び航空会社等が連携した航空需要拡大施策の展開
- ハ) 観光地の受入体制の整備、地域の魅力発信及び航空貨物の輸出入促進体制の整備

4 周辺環境対策

仙台空港の周辺環境対策について、空港の管理運営者である国は、法定の対策を行うとともに、仙台空港連絡調整協議会を開催し、国、県、地元市と情報交換の場を設置している。この外、仙台空港の駐車場事業を担う一般財団法人空港環協整備協会（以下「空環協」という。）が周辺地域との共生と調和を目的として、地元市等への補助を実施している。名取市、岩沼市においては周辺住民の理解を得るため、法定の対策を補完する形の助成事業を展開するとともに、地元住民により構成される周辺対策協議会の事務局を担い、国と地元住民との調整等を行っている。

空港の民間運営委託に伴い、法定の対策は民間の空港運営権者に移管される予定となっており、また、空港駐車場の経営一体化に伴い、空環協の助成事業が廃止される可能性もある。

こうした現状から、空港の運営が民間事業者に委託された後も、引き続き地域住民の理解が得られる周辺対策を講じることが必要であり、官民連携の視点から検討する必要がある取組について、以下のとおり整理した。

- イ) 地元市及び空港運営権者が連携した周辺環境対策事業の展開

Ⅷ-2 空港周辺地域に係る官民連携による事業推進方策

1 適用が考えられる官民連携手法

空港及び空港周辺地域の整備にあたっては、インフラにとどまらず、多様な機能の立地とサービスの提供が必要であり、必要な事業費も多大である。また、復興にあたっては単なる復旧ではない新たな発想の導入が必要であり、このような観点から、PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）と呼ばれる官民連携手法の適用を通じて積極的に民間の知恵、ノウハウを活用していくことが望まれる。

一方、官民連携の手法としては、国管理空港の民間への運営委託でも用いられるPFIが代表的であるが、対象地域で展開される取組は多様であり、事業によっては他の官民連携手法の適用が望ましい場合も想定される。例えば、英国では、手間のかかるPFIは一定規模以上のプロジェクトに限定し、それ以外の手法を積極的に適用している。

特に、今後、対象地域において活用を検討すべき手法としてLABV（Local Asset Backed Vehicles）と呼ばれる事業体の設立を通じた取組があげられる。LABVは、通常、地方自治体と民間企業が50%ずつ出資して設立される株式会社（第3セクター）であるが、地方自治体の出資が公有地に限られるという特徴がある。単なる開発促進であれば土地の無償貸与等の手法も考えられるが、LABVには、企画への意向の反映、成功した場合の配当収入等のメリットがあることから、今後の事業の推進方策として自治体において検討することが望まれる。

また、官民連携事業の組成にあたっては、アイデアコンペ、民間事業者からの提案制度の活用等を通じて、事業の企画調整段階から関係者の連携を進めることが望まれる。特に、関係

者が多い大規模プロジェクトの場合、協議会、包括協定/PMO等の手法を適用することが考えられる。

対象地域の整備に当たっては、その他の手法も含め、事業特性を踏まえて適切な官民連携手法を適用することが望まれる。

図表 空港周辺地域における主な官民連携手法

段階	手法	概要	適用が考えられるケース(事業例)
事業組成段階	アイデアコンペ	・ 官民連携型の事業組成に向けて、民間事業者によるアイデアコンペを開催することにより、事業内容の検討と事業者の抽出を行う手法。	・ 被災地では、名取市閑上地区産業ゾーンにおいて実施例がある。
	PFI民間事業者提案制度の活用	・ 官民連携事業の仕様書作成に向けて、事業者からの提案を募集する手法。	・ 復興に向けて、内閣府で地方公共団体及び民間事業者からの提案を募集。
	官民連携協議会/PMO	・ 公共団体の他、民間事業者等、多数のステークホルダーが存在する場合に、合意形成を図る仕組み。 ・ 特に、事業ノウハウを有する民間事業者が事業のマネジメントを包括的に担う場合、PMO(プロジェクトマネジメントオフィス)と呼ばれる。	・ 航空機産業の共同受注に向けた協議会、復興特区関連協議会等。
	包括協定	・ 包括協定は、政策、事業等の実現に向けて公共団体と民間事業者とが、それぞれの特性や資源を生かし合って協力していく協定。	・ 被災地では石巻市が日本IBMと包括協定を締結した例などがある。
事業実施段階	PFI(サービス購入型)	・ PFI事業のうち、民間事業者が、自ら調達した資金により施設を設計・建設し、維持管理及び運営を行い、地方公共団体が、そのサービスの提供に対して対価を支払う事業類型。	・ 建設費等の起債が難しく、建設費の平準化が必要な状況のもとの公共施設建設事業
	PFI(独立採算型、コンセッション)	・ PFI事業のうち、民間事業者が、自ら調達した資金により施設を設計・建設し、維持管理及び運営を行い、施設利用者からの料金収入のみで資金を回収する事業類型。 ・ 特に、公共施設運営権のもとの独立採算型PFIが「コンセッション方式」と呼ばれる。	・ 一定の収益が見込めるインフラ事業(仙台空港の民間運営委託等)
	第三セクター	・ 国や地方公共団体(第一セクター)と民間事業者(第二セクター)との共同出資で設立された法人のもとで、施設設計・建設、維持管理及び運営等の事業を行う仕組み。 ・ 特に、官民連携インフラファンド、農林漁業成長産業化ファンド等の新しい公的ファンドの活用による事業形態が考えられる。	・ 将来性が見込めるが、事業資金が十分に集まらない収益事業(農園整備事業等)
	LABV(土地出資型三セク)	・ 第三セクターのうち公共団体と民間事業者が50%ずつ出資した運営機関のもとで、施設設計・建設、維持管理及び運営等の事業を行う仕組み。公共団体の出資分は、土地の現物出資	・ 公有地における収益性が見込める施設の開発整備(商業・オフィス開発等)

段階	手法	概要	適用が考えられるケース(事業例)
		の範囲に限定される。	
	補助事業・モデル事業、規制緩和	・ 一定の条件を満たす民間事業者の事業に対して、公共団体が補助の支給や、特区指定等による規制緩和を行うことによって、民間の取組を促進する仕組み。	・ 民間主体で進める事業に対して補助(空港内地域産品販売店舗設置等)

2 事業組成段階の事業推進手法

(1) アイディアコンペ

官民連携型の事業組成に向けて、民間事業者によるアイデアコンペを開催することにより、事業内容の検討と事業者の抽出を行う手法である。

例えば、被災した名取市では、閑上地区非居住エリアについて、土地を取得するか、賃貸し、事業主体となる前提のもとでのビジネスプランの提案公募を行い、8社程度の提案があった。

このうち、要件を満たさず、提案後辞退したのもあったが、3社が最終的な候補として残った。対象地区の土地区画整理事業の検討にあたって、提案が考慮される等、官民連携の事業組成を行う上で効果があったと考えられる。

【参考】閑上地区非居住地域におけるビジネスプラン募集の結果

○応募企業数：8社

○辞退：3社

○事業用地を購入・借地するなどの参加要件満たさず：2社

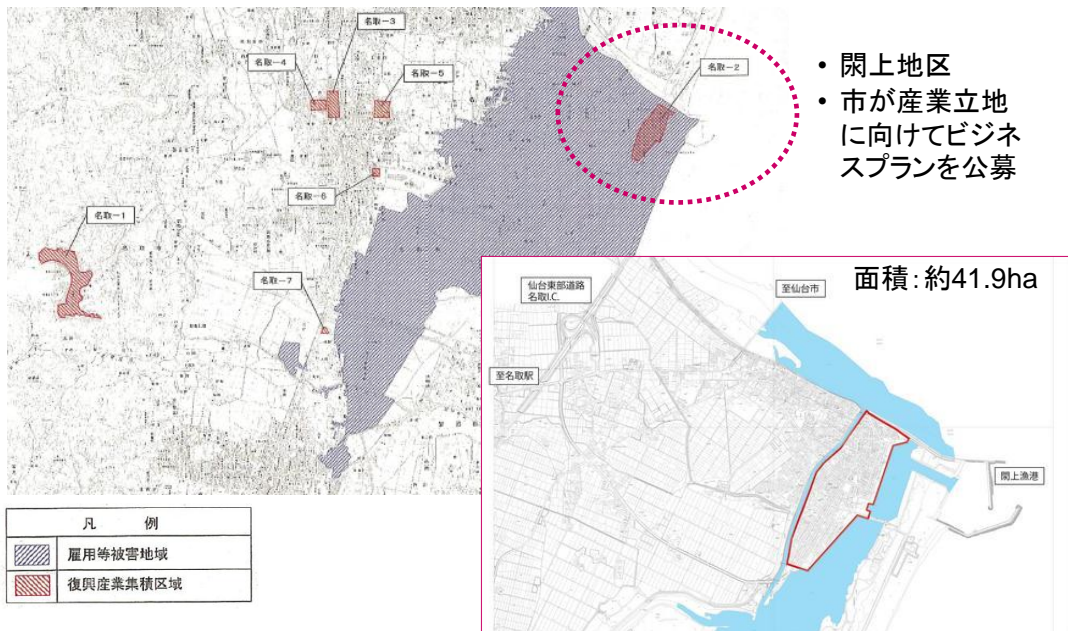
○候補企業3社：

▽日光エナジー開発（大阪市西区南堀江）

▽エコシフト技術工事協同組合（東京都港区赤坂）

▽飛梅（仙台市青葉区国分町）

※換地計画など閑上地区復興土地区画整理事業が進むまでの間に、優先順位を検討する方針



出所) 名取市資料、新聞情報等を踏まえて整理

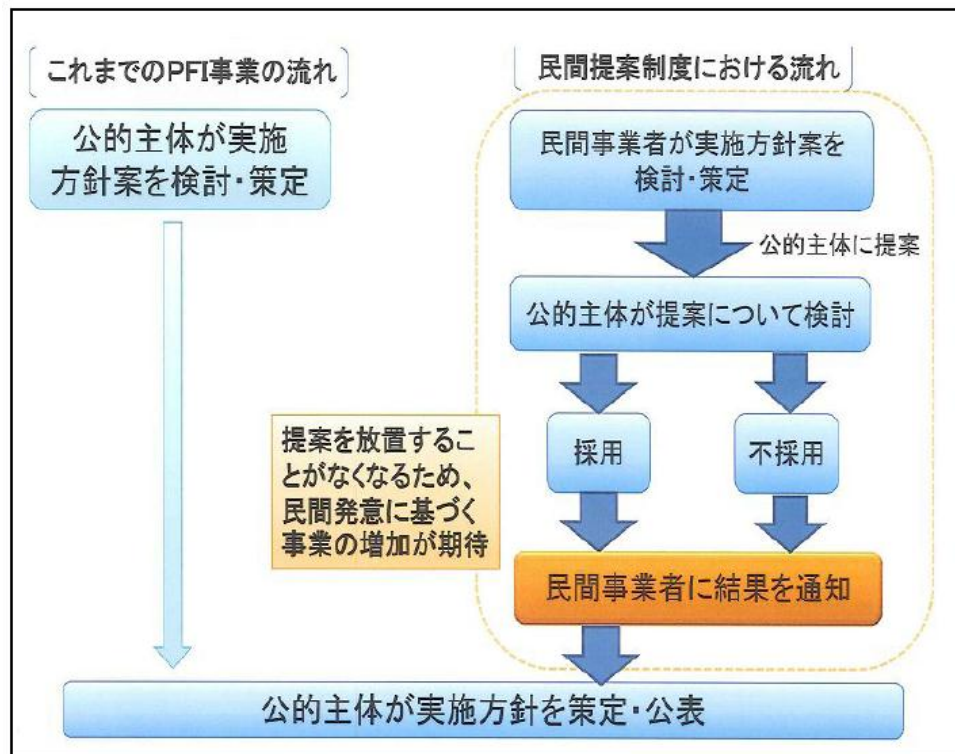
(2) PFI 民間事業者提案制度

PFI としての官民連携事業の仕様書作成に向けて、事業者からの提案を募集する手法である。

平成 23 年の PFI 法の改正に伴い、特定事業 (PFI 事業) を実施しようとする民間事業者が、公共施設等の管理者等に対して当該特定事業に係る実施方針を定めることを提案することができる制度が導入された。民間からの提案に対しては、公共側に回答義務を負わせるようにしており、従来の公共主導による計画だけではなく、より多様な事業が実施されることが期待されている。

被災地については、今年度、内閣府が PFI 法第 5 条の 2 に基づく民間事業者からの提案について、提案を受けた地方公共団体等が検討を行おうとしているものを地方公共団体等から募集した。限られた職員で様々な復興事業の実務を進めている中で地方公共団体等が行う提案に関する協議や調整 (復興計画との調整、提案に対する考え方等) に関する事務について、支援を行い、民間事業者からの提案の PFI 事業化を促進することが意図されている。

図表 PFI 民間事業者提案制度の概要



出所) 全国地域 PFI 協会

(3) 官民連携協議会/PMO

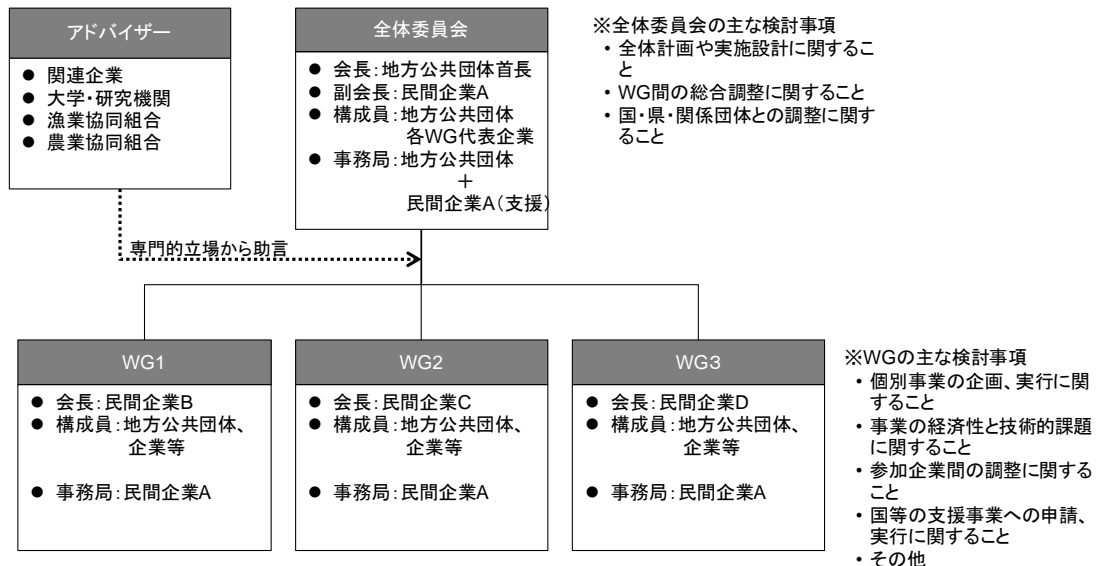
公共団体の他、民間事業者等、プロジェクト・事業に係る多数のステークホルダーが存在する場合に、合意形成を図る仕組みである。行政が主体となって設置する 경우가多いが、行政側にマンパワーが不足している場合には、民間企業が事務局となって会議を運営する場合もある。

検討体制としては、通常、全体委員会のもとに、個別のテーマを検討する WG が設置される場合が多い。特に、事業ノウハウを有する民間事業者が事業のマネジメントを包括的に担う場

合、事務局組織がPMO（プロジェクトマネジメントオフィス）と呼ばれることがある。

官民連携協議会の事例としては、航空機産業の共同受注に向けた協議会や、国に対する復興関連事業申請のための協議会等があげられる。

図表 官民連携協議会のイメージ



(4) 包括協定

包括協定は、政策、事業等の実現に向けて公共団体と民間事業者とが、それぞれの特性や資源を生かして協力していく協定を結ぶ取り組みである。被災地では、石巻市が日本 IBM や東北大学と包括協定を結んだ例などがあげられる。

図表 包括協定の締結例

<p>○IBM社（新エネルギー分野に関する包括協定を締結）</p> <ul style="list-style-type: none"> 石巻市はIBM社と新エネルギーに関連する復興プロジェクトにおいて、8月に包括協定を締結した。 IBM社は石巻中心部に拠点を設置して常駐しており、これから新エネルギーに関連する具体的なプロジェクトについて「どのサイトでどのような方法で進めていくのか」等を石巻市とともに検討していくことになる。 なおIBM社のこうした支援は、同社が「100都市のスマートシティ事業に5,000万ドル相当を支援（人的な支援を含む）」するという“Smarter Cities Challenge”の一環として行われている。2012年3月には、2012年の対象都市として世界33都市とともに石巻市が選定された。
--

○東北大学（包括協定を締結）

- ・ 石巻市は、震災前から東北大学と包括提携を結んでいる。震災後も、東北大学環境科学研究科で建築を専門とする小野田先生と「震災復興に必要な住まい」のあり方を、市民のライフスタイル研究をもとに検討している。
- ・ また東北大学医学部と連携して、仮設住宅などにおける遠隔医療・巡回型医療などの実証実験も行う予定である。

出所) 東北経済産業局資料

3 事業実施段階の事業推進手法

(1) PFI（サービス購入型）

PFI 事業のうち、民間事業者が、自ら調達した資金により施設を設計・建設し、維持管理及び運営を行い、地方公共団体が、そのサービスの提供に対して対価を支払う事業類型である。公共施設の整備にあたり、財政状況等から、起債が難しい場合等に、支出の平準化を目的として利用される場合が多い。

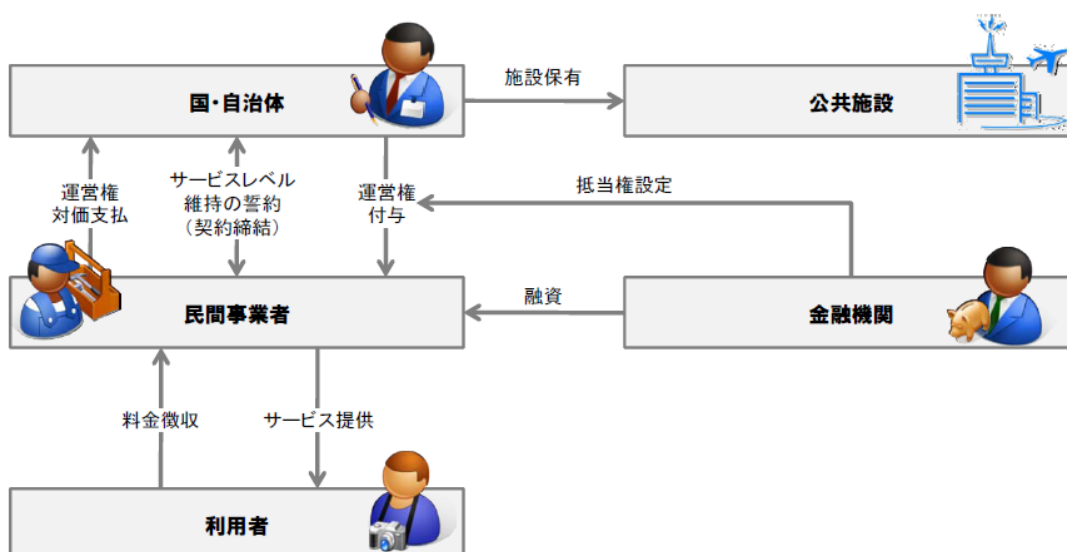
被災地では、復興交付金等の国費を活用した公共事業がこれまで多かったことから、あまり利用されてこなかったが、今後、地方自治体が独自に公共施設を整備する場合等に、必要に応じて利用することが考えられる。

(2) PFI（独立採算型、コンセッション）

PFI 事業のうち、民間事業者が、自ら調達した資金により収益性のある施設を設計・建設し、維持管理及び運営を行い、施設利用者からの料金収入のみで資金を回収する事業類型である。平成 23 年度の法改正に伴い、従来の独立採算型に加え、施設運営権を民間に委ねる「コンセッション」方式が導入されることとなった。従来は、行政が所有していた公共施設等の所有権を民間企業に移転されると、行政が保有していた時には課税されない不動産取得税や固定資産税などの課税を受けることになり、同じ事業でも課税負担が違うという矛盾が発生していたが、コンセッション方式の導入により、所有権を民間企業が有さないまま、資金調達と事業実施が行うことができるようになった。

仙台空港については、国管理空港の民間事業者への運営委託というコンセッション方式による PFI 事業が推進されている。

図表 コンセッションの仕組み



(3) 第三セクター

国や地方公共団体（第一セクター）と民間事業者（第二セクター）との共同出資で設立された法人のもとで、施設設計・建設、維持管理及び運営等の事業を行う仕組みである。

従来から多数の設立事例があるが、近年、官民連携インフラファンド、農林漁業成長産業化ファンド等の新しい公的ファンドが設置されており、今後、復興事業についても、こうした公的ファンドを活用して、官民で事業を担う法人を設立することが考えられる。

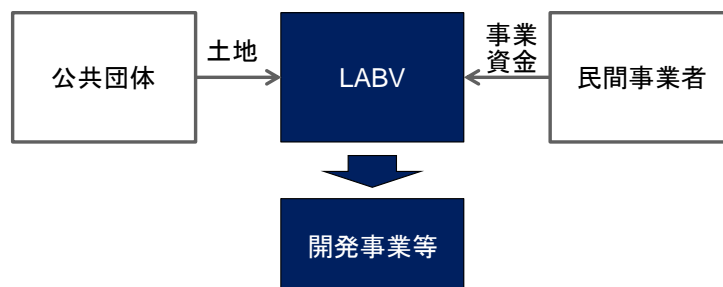
(4) LABV（土地出資型第三セクター）

第三セクターのうち公共団体と民間事業者が 50%ずつ出資した運営機関のもとで、施設設計・建設、維持管理及び運営等の事業を行う仕組みである。公共団体の出資分は、土地の現物出資の範囲に限定される。

英国で都市再生の推進にあたり、契約手続きが煩雑な PFI に変えて活用されているスキームである。我が国でも、地方自治体では PFI 事業に馴染みがなかったり、煩雑な手続きに抵抗感をもったりする場合も多く、有効な手法のひとつになると考えられる。

特に、被災地では、今後、復興事業の推進に向けて地方自治体の公有地の増加が見込まれることから、事業手法の一つとして検討することが望まれる。例えば、被災地における総合水産業サービスの運営とそれを支える施設整備等において利用することを提案している例がある⁹。

図表 LABV の仕組み



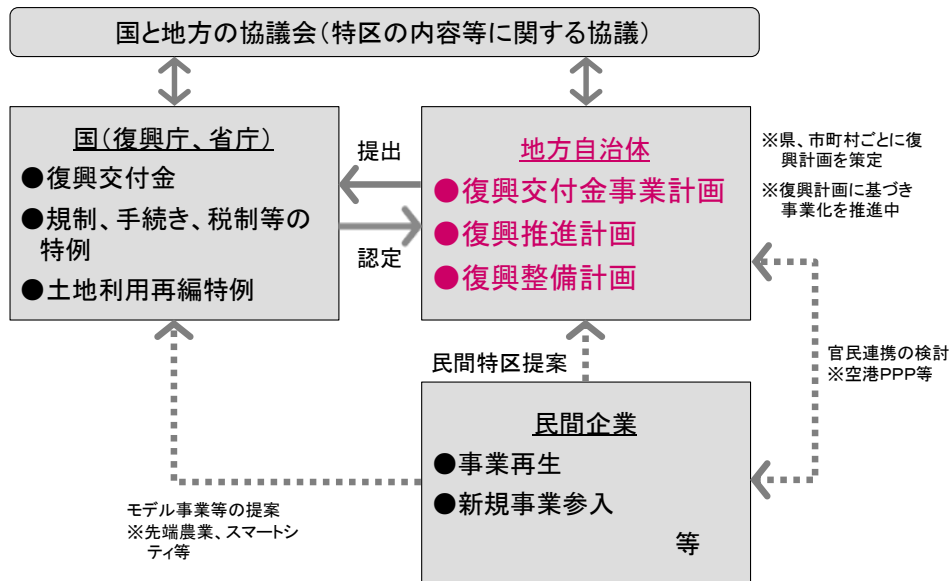
⁹ 建設コンサルタンツ協会が、漁港・水産加工地域の「漁獲から販売に至る総合水産業サービスの運営とそれを支える施設整備」に活用することを提案している。

(5) 補助事業・モデル事業、規制緩和

一定の条件を満たす民間事業者の事業に対して、公共団体が補助の支給や、特区指定等による規制緩和を行うことによって、民間の取組を促進する仕組みである。

被災地では、これまでも復興特区が活用されているが、より効果的な仕組みの構築に向けて、民間提案型の復興特区申請を行うことが考えられる。

図表 復興特区の仕組み



4 先導的モデル事業における官民連携手法の適用可能性

手法の適用例として、先導的モデル事業について、それぞれの事業特性を踏まえて、適用が考えられる官民連携手法を整理した。

(1) 広域観光対応型物品販売事業

本事業は、空港内販売店舗の設置及び土産生鮮品の受注販売体制の構築に取り組む。

先述の通り、事業の実施に当たっては、商社を中心とする旅行会社、土産品店、ホテル、空港運営権者等の民間事業者の連携による取り組みを、地元経済会と行政が支援することが望まれる。

実施に当たっては、企画調整・段階で協議会を組織し、事業内容とあわせて関係者が連携して取り組むための条件を十分に検討する必要がある。また、実施段階については、各種の補助事業・モデル事業を活用することによって、スタート段階の事業負担を軽減するとともに、試行検証を行いつつ、本格展開を図ることが望まれる。

(2) 航空機関連作業集積事業

本事業は、関連する検討組織として、航空機市場・技術研究会、東北航空宇宙産業研究会が既に存在している。企画・調整段階では、こうした組織をできるだけ活用することによって、関連産業集積形成に向けたコンソーシアムの体制を強化することが望まれる。航空機の一体受注はもとより、まずは地元における需要増が見込まれる、航空機整備・修理機能関連などの産業立地に向けた取り組みを強化することが望まれる。

また、実施段階では、空港周辺地域における関連企業立地の推進に向けて、復興特区制度（復興産業集積区域）等のインセンティブ制度を活用することが有効であると考えられる。

(3) シーフード産業クラスター形成事業

本事業は、復興交付金による事業が検討される水産業共同利用施設の整備等を中心に、水産加工業の集積推進、6次産業化・海外への販路開拓を推進するものである。

関係者として、地元の水産加工業組合の他、民間企業、研究機関（水産技術総合センター、宮城大学等）、関係自治体の連携が必要であり、協議会組織のもとで十分に連携して事業内容を検討する必要がある。

実施に当たっては、共同利用施設については、復興交付金による整備が想定される。また、周辺における水産加工業の立地、6次産業化・海外への販路開拓に当たっては、補助事業・モデル事業等を通じて事業展開を促進することが考えられる。また、農林漁業成長産業化ファンド等の官民連携ファンドの活用、LABV手法の適用等を通じて、官民で新たな事業主体を設立することを検討することも考えられる。

(4) 防災・減災産業集積事業

本事業のうち、防災・減災産業展の開催については、仙台市を中心とする国連防災世界会議

の誘致活動が展開されている状況である。また、産業展の開催に当たっては、夢メッセみやぎを所管するみやぎ産業交流センターの他、民間企業、経済団体等の協力も期待できる。こうした中で取り組みに当たっては、実行委員会方式をとることによって、関係者が、企画・調整・実施段階を通じて、参画できるようにすることが望まれる。

また、防災・減災産業拠点の形成に当たっては、公有地等も活用して産業の立地環境を整備することが重要である。そのため、協議会あるいはプロジェクト形成に向けた PMO 組織のもとで企画・調整を行うことが考えられる。また、実施に当たっては、公有地における PFI や LABV 等のスキームを活用した事業として展開することが考えられる。

図表 利用が想定される官民連携手法

事業名	取組	企画・調整段階	実施段階
広域観光対応型物品販売事業	空港内地域産品販売店舗の設置	・ 協議会	・ 補助事業・モデル事業
	土産生鮮品の受注販売体制の構築	・ 協議会	・ 補助事業・モデル事業
航空機関連産業集積事業	関連産業の集積形成に向けたコンソーシアムの強化	・ 航空機市場・技術研究会、東北航空宇宙産業研究会における検討	・ 補助事業・モデル事業
	空港周辺地域における関連企業立地の推進	・ 復興特区設定(復興産業集積区域)に向けた協議会	・ 復興特区制度の活用 ・ 復興事業としての産業用地整備の検討
シーフード産業クラスター形成事業	水産業共同利用施設の整備	・ 協議会	・ 復興交付金による整備
	水産加工業の集積推進	・ 協議会	・ 補助事業・モデル事業を通じた事業展開の促進 ・ 農林漁業成長産業化ファンドの活用、LABV による第3セクターとしての事業展開
	6次産業化、海外への販路開拓	・ 協議会	・ 補助事業・モデル事業を通じた事業展開の促進 ・ 農林漁業成長産業化ファンド等の活用による第3セクターとしての事業展開
防災・減災産業集積事業	防災・減災産業展の開催	・ 実行委員会の設立	・ 補助事業の活用
	防災・減災産業の集積	・ 協議会の設置 ・ PMO の設置	・ PFI 方式、LABV 等の適用の検討

付属資料

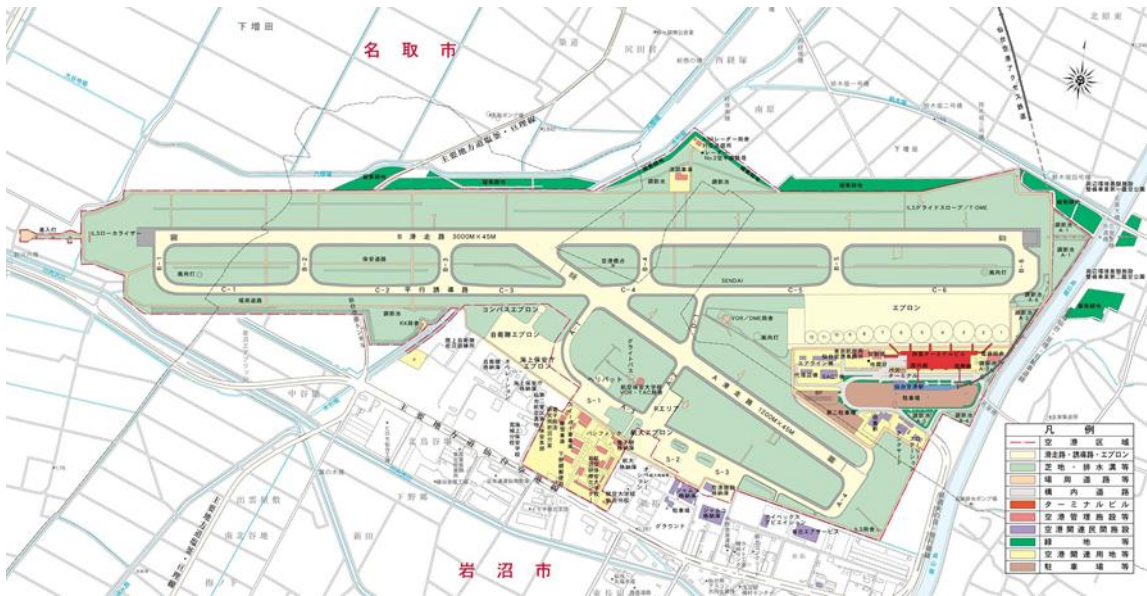
【付属資料】

I. 仙台空港及び関連事業の概要

「仙台空港等活性化に関する調査（有限責任監査法人 トーマツ）より抜粋」

1 各事業における概要

国が管理する仙台空港、県が出資する第三セクターである空港ビル、空港ビル子会社のエアサービス、エアカーゴ、空港鉄道、並びに財団が運営する駐車場事業に関して、現状と事業規模の把握を実施した。



出典: 仙台空港ターミナルビル HP

1.1 仙台空港

設立年	1940年(熊谷陸軍飛行学校増田分校教育隊練習基地として飛行場建設した年)
事業内容	滑走路等の空港基本施設の運営
空港種別	拠点空港(国管理空港)
設置・管理者	国土交通大臣
アクセス	JR 仙台駅から仙台空港アクセス線で約 25 分
総面積	239ha
滑走路(距離×幅)	A 滑走路(1,200m×45m)、B 滑走路(3,000m×45m)
空港の運用時間 (利用時間)	14 時間(7:30～ 21:30)

1.2 駐車場

所有者	一般財団法人空港環境整備協会
供用時間	24 時間（年中無休）
駐車可能台数	第 1 駐車場 1,137 台、第 2 駐車場 249 台 計 1,386 台
料金(1 日)	普通車 800 円、大型車 4,000 円、自動二輪車 500 円

1.3 空港ビル

設立	1970 年
事業内容	1.空港ターミナルビルディングの所有及び経営 2.貸室業 3.航空旅客、航空貨物及び航空事業者に対する役務の提供 4.物品販売業 5.広告・宣伝及び広告代理業 6.航空思想の普及及び観光に関する業務 7.前各号に関する一切の業務
従業員	12 名(平成 23 年度末)
資本金	32 億円
出資者	22 名(宮城県 37.9%、仙台市 17.4%)、(出資額では県 42.9%、仙台市 20.2%)
貸与可能面積	7,662 m ²

1.4. エアサービス

設立	2000 年
事業内容	1.郵便切手、収入印紙、たばこ、酒類、薬品及び石油類の販売業 2.飲食物、加工食料品、旅行用品、観光用土産品等の販売業 3.食堂及び喫茶店の経営 4.広告代理業 5.損害保険代理業 6.情報提供サービス業 7.駐車場の経営及び管理 8.前各号に附帯関連する一切の業務
運営店舗	4 店舗(AB 売店、DATE マルシェ、ぶーめらん、免税売店)
従業員	社員 17 名、パート 18 名、出向 7 名(平成 25 年 2 月 1 日現在)
資本金	1,000 万円
出資者	空港ビルの 100%子会社

1.5. エアカーゴ

設立	1993 年
事業内容	国内・国際航空貨物の取扱に関わる貨物施設の整備及び管理・運営 (イ)上屋、手倉、事務室及び機内食施設などの賃貸 (ロ)輸出入貨物の保管・荷役 (ハ)物流に関する企画・調査及びコンサルタント業
敷地面積	約 23,155 ㎡
従業員	7 名(平成 23 年度末)
資本金	14 億円
出資者	52 名(宮城県 27.5%、日本政策投資銀行(株)12.5%)

1.6. 空港鉄道

設立	2000 年
事業内容	鉄道事業法に基づく第一種鉄道事業及び付帯・関連する事業
運行状況	40 往復/日、最大 4 両編成
路線区間	仙台空港駅-名取駅(7.1km)、JR 東北本線と相互乗り入れ
運賃	170 円~400 円
従業員	社員 29 名、県からの派遣 1 名、JR からの出向 18 名、臨時雇用 2 名 (平成 24 年 7 月 1 日時点)
資本金	71 億円
出資者	114 名(宮城県 52.9%、仙台市 16%)

II. 目標指標の実現に向けたプロジェクト形成の視点

「仙台空港周辺地域活性化に関する調査（株式会社 野村総合研究所）より抜粋」

今後の空港のあり方を検討するための基礎資料として、将来的な仙台空港の需要予測（乗降客数、貨物取扱量）の検討結果等に基づき、将来像の実現に向けたプロジェクト形成の視点を整理した。

1 乗降客数

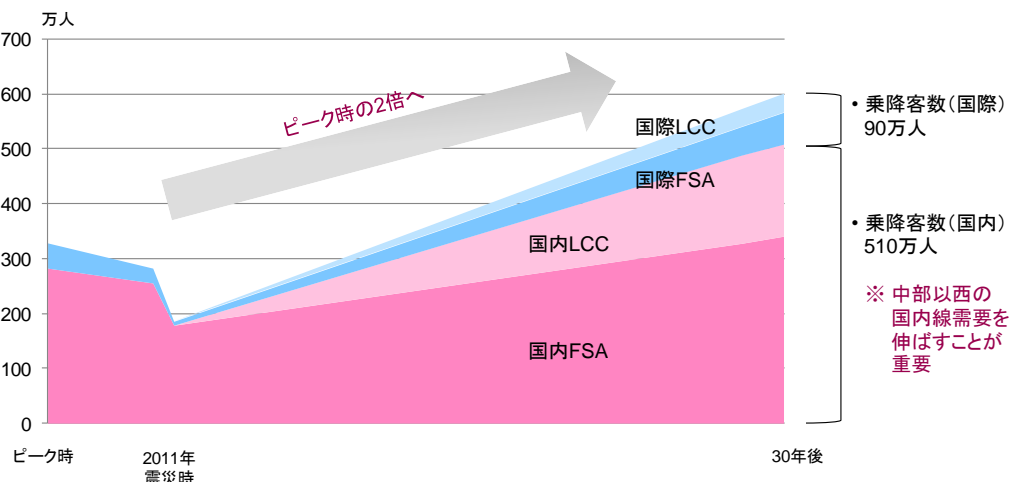
2010年の国土交通省空港管理調書によれば、仙台空港の乗降客数は、約288万人（国際線約27万人、国内線約255万人）であり、国内乗降客が9割近くを占めている。

目標指標の実現可能性について、現状をベースとして日本の人口の推移や、GDPの伸び率等を基に算出した乗降客数に、今後想定される航空ネットワークの拡充や各種調査等に基づく需要を加味し、将来的な乗降客数を試算したところ、国際線乗降客90万人、国内線乗降客510万人、合計600万人と推計され、目標指標は達成可能と思われる。

図表 仙台空港の乗降客数のイメージ

区分	乗降客数 (実績)	乗降客数 (将来)	根拠	需要創造の視点
国際	27万人 (2010年仙台空港乗降客数)	90万人	・日本の人口の推移や、国内外GDPの伸び率等を基に算出した乗降客数に、今後想定される航空ネットワークの拡充等を加味し、将来的な乗降客数を試算したものの。	<ul style="list-style-type: none"> 中国便等のLCC誘致、中国数次ビザのプロモーション 我が国のリタイアメント層に対する海外旅行プロモーション 自動車産業立地に伴う利用促進(トヨタ等の自動車産業研修者等を含む) 国際的なMICE誘致
国内	255万人 (2010年仙台空港乗降客数)	510万人	・日本の人口の推移や、国内GDPの伸び率等を基に算出した乗降客数に、今後想定される航空ネットワークの拡充等を加味し、将来的な乗降客数を試算したものの。	<ul style="list-style-type: none"> LCC誘致、中部以西への観光プロモーション 自動車産業立地等に伴う利用促進(中部圏との路線確保等) 国際・全国的なMICE誘致
合計	282万人	600万人		

注) 乗降客数(将来)は、宮城県「仙台空港等活性化に関する調査業務」(中間検討資料)による。



注) 「新成長戦略」の記載を参考に、LCC需要は全体の3割程度を占めると想定して記載あくまでイメージ図である。

注) FSA : Full Service. Airline、LCC : Low-Cost Carrier

2 貨物取扱量

2010年の国土交通省空港管理調書によれば、仙台空港の貨物取扱量は約1.2万tである。また、趨勢的な需要は、移出入、輸出入をあわせて約2.5万tにとどまっており、貨物取扱量の目標指標5万tとはかなりギャップがある。

この背景に、宮城県を含めて、東北地方における国際航空貨物取扱量のほとんどが、成田空港経由で搬送されていることがあげられる（仙台空港利用率：輸出1.1%、輸入0.1%）また、国内貨物についても仙台空港利用率は5割を下回っている（仙台空港利用率：移出42.4%、輸出45.9%）。

将来的に5万tの取り扱い貨物取扱量を実現するためには、現在成田空港や羽田空港を利用している国際航空貨物等の取り込みが必要であり、こうした潜在的需要の仙台空港利用に向けて、大胆な発想に立ってハード、ソフトの条件整備に注力することが望まれる。

図表 仙台空港の貨物取扱量のイメージ

区分	2010年実績	将来需要 (30年後)	趨勢的需要 (30年後)	潜在的転換 需要	需要創造の視点
移出入	10,439t	50,000t	19,600t	約8,300t	・自動車産業・高度部品産業（戦略部品）輸入 ・生鮮食料品、高級食料品
輸出入	1,591t		5,600t	約53,300t	・航空機輸入 ・自動車産業・高度部品産業（戦略部品）輸入 ・農業輸出振興（生鮮食料品、高級食料品）の再輸出
合計	12,030t	50,000t	25,200t 24,800t	約61,600t	・宮城県内の貨物であっても、成田空港や羽田空港経由の貨物が多いのが現状であり、目標値50,000tの達成には潜在的な転換需要の取り込みが必要である。

注) 2010年実績：国土交通省「空港管理状況調書」（暦年）

注) 趨勢的需要の算定方法：国土交通省資料を参考に下記の年平均伸び率を適用（2012-2027年の平均伸び率）

移出入：年率2.1%の伸びを想定 ⇒ $(2010年実績：10,493t) \times 1.021^{30} = 19,574t$

輸出入：年率4.3%の伸びを想定 ⇒ $(2010年実績：1,591t) \times 1.043^{30} = 5,626t$

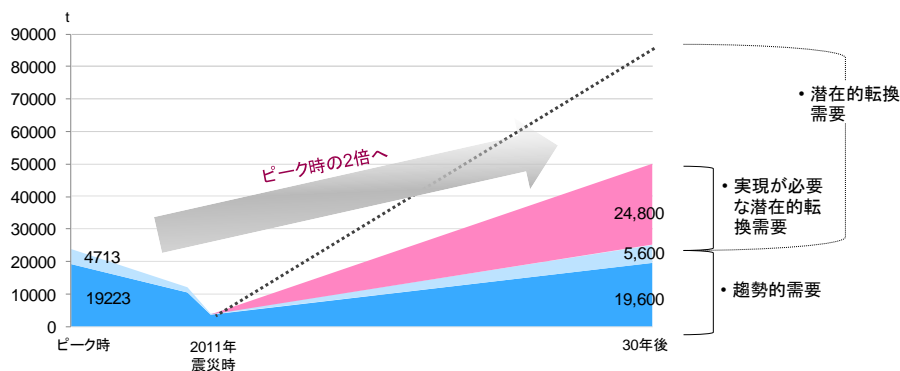
注) 潜在的転換需要の算出方法

「空港管理状況調書」「国際航空貨物動態調査」「国内航空貨物動態調査」をもとに以下の式により推計

移出入：(宮城県2010年実績) × (宮城県別仙台空港利用構成比) ÷ (県別航空貨物比率)

輸出入：東北地方について、 $\Sigma[(宮城県2010年実績) \times (県別仙台空港利用構成比) \div (県別航空貨物比率)]$

※ 移出入は、それぞれの地域の地元空港利用率が高いため、宮城県を対象に算出、輸出入は東北各県とも首都圏依存度が高いため、東北全体で算出



Ⅲ. 空港と周辺地域が連携して発展している先行事例の検討

「仙台空港周辺地域活性化に関する調査（株式会社 野村総合研究所）より抜粋」

空港と空港周辺開発との役割分担、及び空港の経営主体が担うべき機能とそのボリュームの検討に資することを目的として、空港そのものと周辺を含む一つの都市と考えて発展することをめざしている「Airport City」の先行事例を整理した。

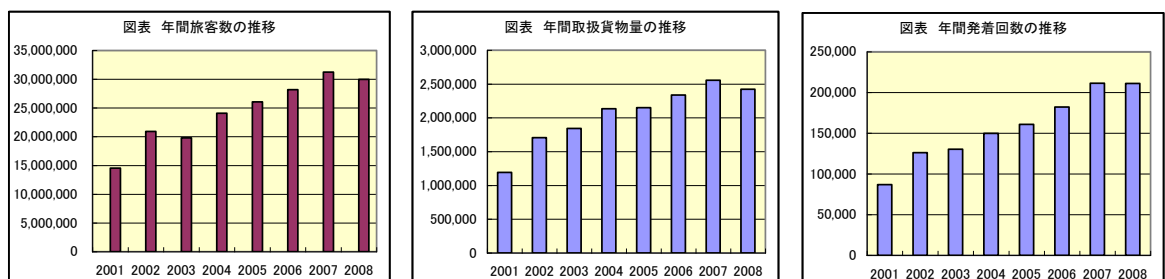
こうした空港と周辺地域が連携して発展している海外の空港事例をみると、下記の点が成功要因として検討できる。

- 成功要因①：空港に隣接した地域の開発や交通インフラの整備は空港会社が事業主体となり、空港内機能との相乗効果及び非航空収入増大に貢献できるスキームを組むこと。その際に、民間の経営資源を取り入れる工夫をすること
- 成功要因②：航空需要の実需を創出する周辺の地域開発には、規制緩和や特区制度を使って需要を生み出すが、自治体だけでなく国が相当関与した事業にすること

■韓国仁川空港

韓国仁川空港は、2001年の開業以来年率6～10%以上の高い伸びを達成しており、現在では乗降客数3000万人以上、貨物量250万トン以上となり、アジアでも有数のハブ空港に成長した。特に貨物量の増大が大きい。その背景には隣接地域に整備されたFTZ (Free Trade Zone) を空港会社が事業主体なり、空港内貨物施設との連携を自由にできるようにしている工夫がある。それによって、夜間に到着した荷物をFTZ内で数時間物流加工した後に、翌朝までに出荷できる体制が取れている。

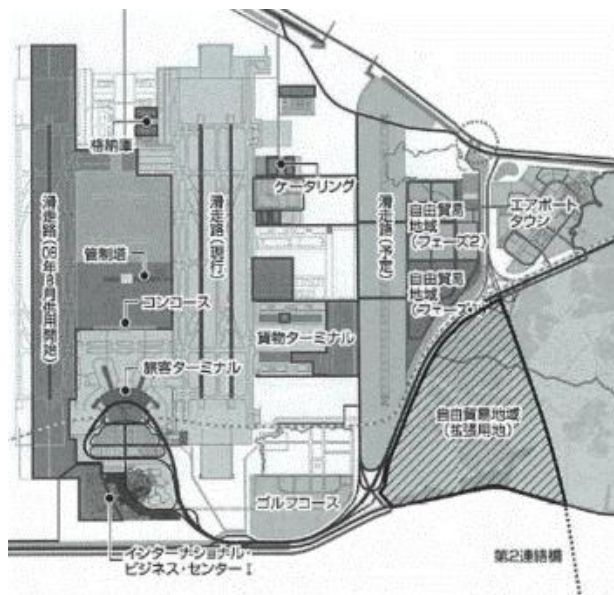
図表 韓国仁川空港の航空需要の推移



図表 仁川国際空港の航空需要の推移

輸送量	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	単位
年間旅客数	14,544,346	20,924,167	19,789,874	24,084,072	26,051,466	28,191,116	31,227,897	29,973,522	人
年間貨物量	1,191,395	1,705,890	1,843,055	2,133,444	2,150,138	2,336,108	2,555,580	2,423,717	トン
年間発着回数	86,839	126,094	130,185	149,776	160,843	182,007	211,404	211,102	回
伸び率		01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	平均(02-08)
年間旅客数	-	-	-5.4%	21.7%	8.2%	8.2%	10.8%	-4.0%	6.6%
年間貨物量	-	-	8.0%	15.8%	0.8%	8.6%	9.4%	-5.2%	6.2%
年間発着回数	-	-	3.2%	15.0%	7.4%	13.2%	16.2%	-0.1%	9.1%

図表 仁川空港とその隣接部分の土地利用



FTZ を含む空港周辺開発においては、国が整備した空港島の土地を民営化に際して空港会社に現物出資し、空港島の土地所有権を空港会社が持ち、空港会社の裁量で開発できる体制を整えたことにある。空港会社自らが、空港近隣で観光及びビジネスの需要、滞在型の需要を生み出す経営努力をしているのである。具体的には、下記のプロジェクトを打ち出し、周辺開発専門の部署を設立して実現しようとしている。

- Fashion Island (パリの展示会団体のアジア支部とファッションショーの誘致)
- Water Park (モーターボート競技施設の建設と世界大会の誘致)
- Medical HUB (外科手術や療養などメディカルツアー需要を海外から獲得する計画)
- ゴルフ場 (第四滑走路整備までの暫定利用)
- 住宅開発 (空港就業者向け)

図表 仁川空港周辺都市開発



仁川空港の空港会社は、周辺開発の形成に明確なコンセプトを持っている。周辺開発で需要を生み出すことで、仁川を『通過する空港』から『滞在する・楽しむ空港』に変えたいと考えている。旅客を周辺地域に降ろして消費させる計画である。そのため、各エリアの開発では世界トップクラスの事業者（投資家）を誘致することを目標にしており、上記の各プロジェクトを打ち出した。そのため、投資家誘致の選定基準においても投資家のブランドを大切にの方針である。人気が高い土地などは Competition を実施して、複数の候補者から提案書をもらい、ブランド力からふさわしい事業者かどうかを判断する。人気がない土地では、何度も誘致活動を繰り返し妥協はしていない。

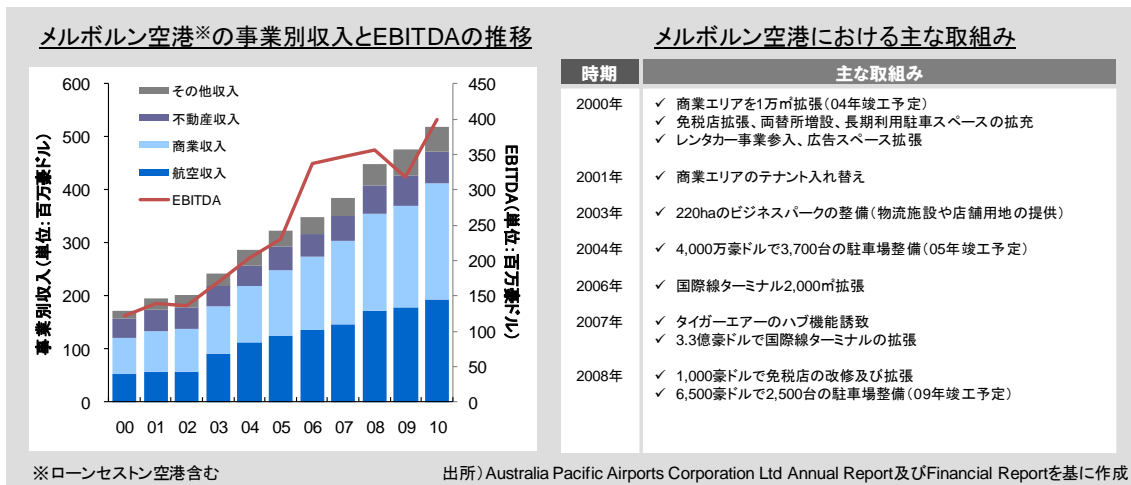
一方で、空港島の南に位置する松島（ソンド）地区では、国主導の大規模な IFEZ (Incheon Free Economic Zone) が進められ、グローバル企業と韓国の産業高度化を担う R&D 機能の誘致が進められている。事業主体は、韓国中央政府知識経済部の外郭団体である IFEZ が担っている。ここではターゲット業種を、①教育・大学・R&D、②文化・観光、③ハイテク産業、④医療・バイオ、⑤金融、⑥物流の6業種に絞り込み、業種毎に誘致担当者を据えている。

最初の誘致に成功したのが大学であり、韓国でトップクラスの延生大学の R&D センターの誘致が決まった。その後、外国の大学 10 校との契約、韓国企業の R&D 部門も進出が次々と進んでいる。外国企業の R&D センターの誘致が進んだために、International School も複数進出を決めており、ソウル圏域でも有数の High End な街になろうとしている。

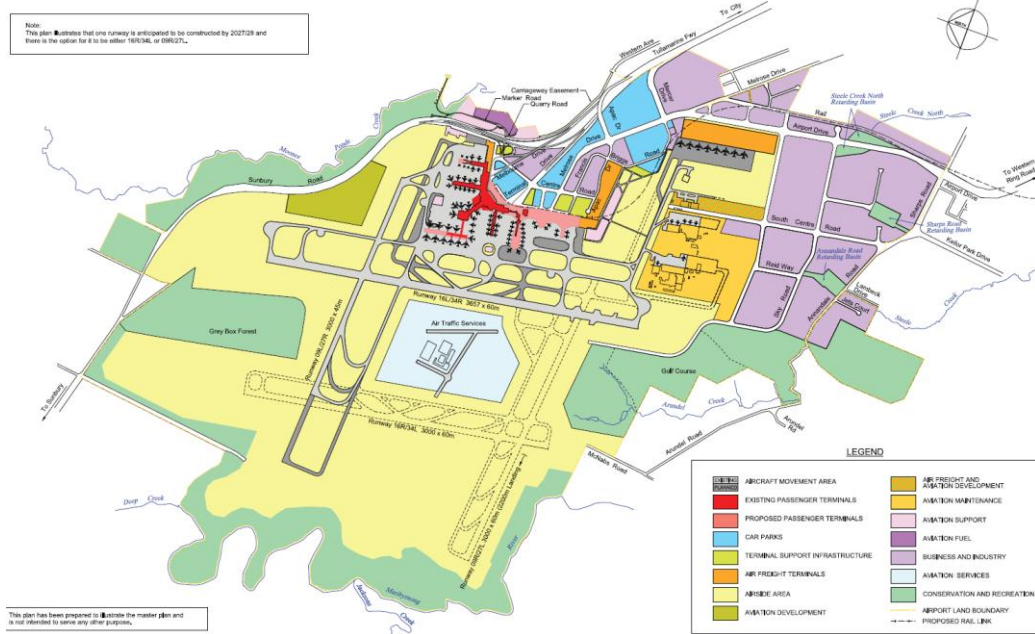
■周辺投資を展開するメルボルン空港

メルボルン空港は 97 年に外国の投資家が空港公団から 13 億豪ドルで運営権を取得した。民営化直後に行ったことは、商業エリアのテナント入れ替え・拡張、駐車場整備である。つまり空港に直結した隣接事業を中核事業に据えて、第一に収益化したのである。その後、隣接する土地にビジネスパークを整備し、徐々に周辺開発の領域を広げている。その後 LCC の需要が高まった 2006 年にタイガーエアのハブ機能を誘致したのに合わせて、国際線ターミナルの拡張を行った。これらの取り組みによって、97 年の 13 億豪ドルの事業価値は、07 年の一部株式売却時には 44 億豪ドルまで増加した。

図表 メルボルン空港の民営化後の取り組みと事業収入推移

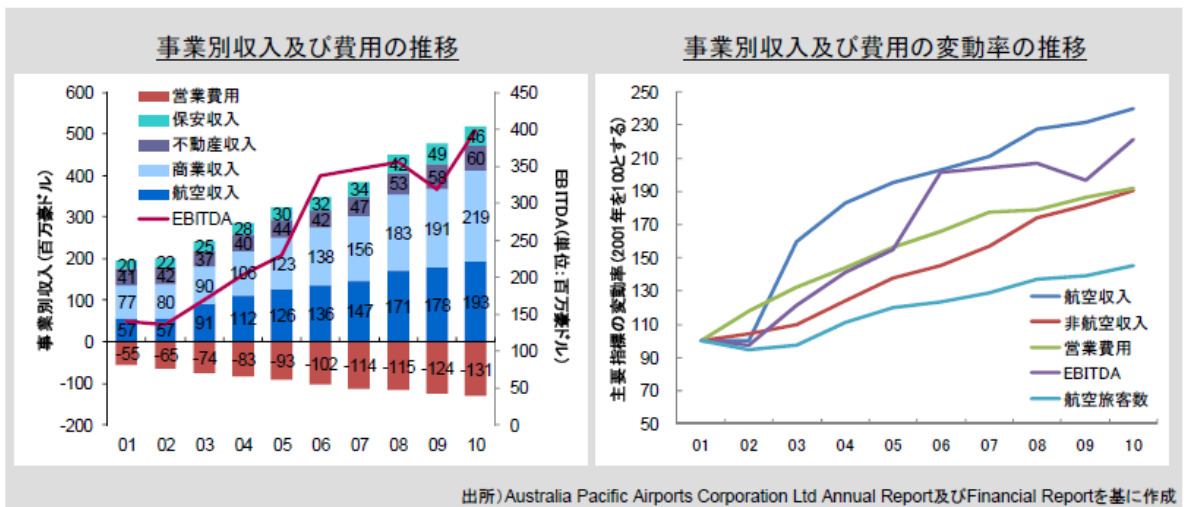


図表 メルボルン空港の土地利用と周辺開発



こうした中でメルボルン空港では、航空収入に加えて、商業などの非航空収入も順調に増えている。注目すべきは、乗降客数の伸び以上にそれらの収入が増えていること（利用者当りの単価が増えていること）と、収入の伸び以上に費用は増えていないことである。これらがまさに空港経営であり、収入増を上限とする範囲で費用を増やしており、結果として事業価値を向上につながっている。

図表 メルボルン空港の経営実績



■世界の空港周辺開発事例から得られる示唆

このように韓国仁川、豪州メルボルン空港の事例をみると、「隣接」する地域の開発には空港会社が主体となって積極的に関与していくことが成功要因になる。但し、その範囲は経営リスクのとることができる範囲であり、航空収入の増加を先行させたり、空港のブランド力を高める事業者・投資家を誘致したりすることが次の成功要因となる。そのために、民間の人材や資金を取り入れることが重要となる。

一方で、空港需要は地域の観光・ビジネス需要がベースとなるものであり、そのベース需要の創出は地域が一翼を担う必要がある。民営化後の空港会社は経営資源をエアポートセールスなどの空港事業にフォーカスすべきであり、空港から離れたエリアの周辺開発のリスクまでとって空港会社が手を広げる領域ではない。また、航空需要の実需を創出する周辺の地域開発には、規制緩和や特区制度を使って需要を生み出す事例が多く、空港間の国際競争が強くなる中では仙台空港も推し進めるべきである。

別表は世界の空港開発事例を整理したものであるが、コンベンション・ホテル・商業・交通・物流加工などは空港に近隣したエリアで空港会社が担っているケースが多い。それ以外の製造機能や大規模に土地を使う需要創出型の開発は、国が特区を認めたり、自治体を実施して、民間需要を誘導したりしているケースが標準的である。事業スキームは、空港会社やディベロッパーが少ない投資額で開発しやすいように、国が資産を譲渡すること、土地を保有したまま事業会社にリースすること等が成功要因の一つになっている。

図 空港周辺の開発事例（まとめ）

空港	旅客数(千人)	貨物量(千トン)	誘致機能	事業スキーム	土地・空港需要の特性
オランダ スキポール	16,000(1990) →39,000(2000) →49754(2011)	605(1990) →1,540(2000) →1,538(2011)	<ul style="list-style-type: none"> 多種多様な周辺開発 ・工業団地(EUの輸出拠点) →グローバル企業の欧州輸出拠点 ・住宅団地(空港関連従業者向け) ・アルスメール生鮮市場(特に花卉) →トランジット需要創造 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺開発は自治体が主体 →空港はエアポートセールスに専業 各主体の役割と連携を明確化 	広大な農地・空き地の転換 航空需要開発の必要性大
韓国 仁 川	20,900(2001) →33,000(2011)	1,592(2000) →2,684(2011)	<ul style="list-style-type: none"> 空港島への誘致型都市開発 ・物流団地(空港直結したSEZ) →物流加工型機能の需要創造 ・ゴルフ場、カンノの直営 ・カヌーの競技場と世界大会誘致 ・バリ展示会のアジア支部誘致 <p>20分ほど離れた経済開発区を一大都市開発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業政策上の必要機能を誘致(R&D、国際大学誘致) 	<ul style="list-style-type: none"> 空港島を空港会社が譲り受け →空港会社が周辺開発を実施 空港会社内に開発専門の組織設置 <p>自治権を持った経済開発区を組織化</p> <ul style="list-style-type: none"> →大幅な税・土地代の減免策 →マンツーマンサービス 	
沖縄那覇 貨物ハブ	11,193(2000) →14,226(2011)	180(2006) →377(2010)	<ul style="list-style-type: none"> 国際貨物基地構想を島内全域に展開 ・トランジット貨物は空港内で処理 ・空港周辺の複数空き地を特区に指定 →輸出入加工関連企業を誘致 →国際線接続空港で積極的なPR <p>特区制度を使ってDFSの誘致</p> <ul style="list-style-type: none"> →国内観光客の県内消費需要を喚起 	<ul style="list-style-type: none"> 空港内の空き地に県が貨物TM設置 <p>自治体が特区を指定</p> <ul style="list-style-type: none"> →自治体が初期セールスの主体者に 	
香港	32,131(2000) →53,314(2011)	2,241(2000) →4,168(2011)	<ul style="list-style-type: none"> 空港周辺はコンベンション特化 ・展示場を空港から歩ける場所に設置 →日帰り参加者を増加 <p>大規模な土地が必要なものは周辺に</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アウトレットと住宅開発を新線沿いに ・ディズニーランドを島内に 空港貨物ターミナル会社が広域物流事業に進出 →香港デルタ(深セン)からの国際物流需要喚起 	<ul style="list-style-type: none"> 国が土地を保有したまま事業主体にリース →各事業会社を競わせる方式 	
ドイツ フ ラポート	29,000(1990) →49,000(2000) →56436(2011)	1,176(1990) →1,590(2000) →2,170(2011)	<ul style="list-style-type: none"> 空港直結の敷地にシナジー施設を誘致 ・高速鉄道駅との直結 ・ホテル&コンベンション ・周辺開発は民間不動産会社に委託(PPP) →欧州企業の定例会議需要創造 ・近隣住民向けの大型商業施設 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体は交通基盤施設整備 ホテル&コンベンションは民間企業が実施 →空港会社は空港内と商業に特化 	限られた敷地 航空需要は特別な施策をせずとも成長

*SEZ: Special Economic Zone (特別経済開発地域)

IV. 検討経緯

日付	概要
2012年 7月13日	・ 将来像（案）と業務の進め方に関する議論
7月17日	・ 将来像（案）に関する議論
7月24日	・ 航空会社A社に仙台空港における路線形成の可能性及び課題についてヒアリング
7月26日	・ 空港シンポジウム会場における今後の進め方に関する相談
8月7日	・ 物流会社A社に仙台空港及び東北エリアを取り巻く物流の状況についてヒアリング
8月8日	・ 将来像（案）の取りまとめ方等に関する意見交換 ・ 物流会社B社に仙台空港及び東北エリアを取り巻く物流の状況についてヒアリング
8月10日	・ 航空会社B社に仙台空港における路線形成の可能性及び課題についてヒアリング
8月22日	・ 物流会社C社に仙台空港及び東北エリアを取り巻く物流の状況についてヒアリング
8月28日	・ 物流研究会（民間研究会）における意見交換 ・ 物流会社D社に仙台空港及び東北エリアを取り巻く物流の状況についてヒアリング
9月3日	・ 「第3回仙台空港等活性化検討会・臨空地域等活性化検討会」 ・ 「仙台空港等活性化検討会・臨空地域等活性化検討会」を踏まえた将来像（案）とその実現に資する関連プロジェクトに関するイメージあわせ。
9月18日	・ 旅客需要、貨物需要を踏まえた将来目標（旅客需要600万人、貨物需要5万t）の実現方策の検討
10月5日	・ 中間報告に関する確認 ・ ロジスティクス拠点及びバックアップ拠点の形成方針に関する検討
10月23日	・ ロジスティクス拠点及びバックアップ拠点の形成方針に関する検討
11月6日	・ 日本貿易会に対するヒアリング
11月19日	・ 国土交通省への中間報告の取りまとめ方 ・ プロジェクトの事業主体、事業スキームの具体化に向けた検討方法に関するディスカッション ・ 事業化方策検討会（企業研究会）の開催に関する打ち合わせ
11月21日	・ 独立行政法人国立病院機構仙台医療センターに対するヒアリング
11月30日	・ 防災・減災産業振興等に関する事業化方策検討会（企業研究会）における意見交換

日付	概要
12月18日	・ 物流政策等に関する事業化方策検討会（企業研究会）における意見交換
12月19日	・ 物流政策検討会を踏まえたプロジェクトの事業主体、事業スキーム具体化に向けた検討方法に関する意見交換
12月25日	・ 企業の立地状況等に関する自治体へのヒアリング
2013年 1月10日	・ 土産品販売等に関する事業化方策検討会（企業研究会）における意見交換 ・ 「第4回仙台空港等活性化検討会・臨空地域等活性化検討会」に向けたとりまとめ方の打ち合わせ
1月16日	・ 空港における土産品販売、物流体制整備等に関する事業化方策検討会（企業研究会）における意見交換
1月21日	・ 防災・減災産業振興等に関する事業化方策検討会（企業研究会）における意見交換
1月29日	・ シーフードクラスターに関する自治体ヒアリング ・ 民間事業者、自治体等へのヒアリングを踏まえた先導的モデル事業のとりまとめ方に関する打ち合わせ
2月1日	・ 防災・減災産業展、バックアップ拠点整備に関する事業化方策検討会（企業研究会）における意見交換
2月8日	・ 報告書のとりまとめに向けた国土交通省との打ち合わせ
2月12日	・ 「第4回仙台空港等活性化検討会・臨空地域等活性化検討会」 ・ 「仙台空港等活性化検討会・臨空地域等活性化検討会」を踏まえた報告書のとりまとめ方に関するすり合わせ。 ・ インバウンド振興に向けた民間事業者及び経済団体との意見交換
2月28日	・ 報告書のとりまとめに関する打ち合わせ

V. 仙台空港等活性化検討会・臨空地域等活性化検討会について

民間の知恵及び資金の活用による仙台空港等（空港ビル、エアカーゴターミナル、アクセス鉄道を含む）のより良いあり方や、臨空地域等における民間投資を活用した観光振興策や物流機能の強化に関する情報・意見交換、検討等を行うことを目的に設置。構成員は以下のとおり。

《検討会参加企業等》

三菱商事(株)、三井物産(株)、住友商事(株)、三菱地所(株)、三井不動産(株)、日本通運(株)、東日本旅客鉄道(株)、(株)三井住友銀行、(株)みずほコーポレート銀行、(株)日本政策投資銀行、(株)七十七銀行、(株)仙台銀行、野村証券(株)、(株)野村総合研究所、新日本有限責任監査法人、(社)東北経済連合会、仙台商工会議所、(一社)日本旅行業協会、三セク等空港関係企業、関係行政機関（※県に具体的提案のあった企業等に参加を依頼）

○計4回開催（平成24年2月、5月、9月、平成25年2月）。

来年度からは「仙台空港600万人5万トンの実現サポーター会議」としてメンバー拡充して開催予定。

第1回：専門家（三井物産戦略研究所 美原氏）による講演、行政からの情報提供

第2回：民間研究会(※)及び行政からの報告（みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン）

第3回：民間研究会及び行政からの報告（「(仮称)仙台空港の経営改革に関する宮城県基本方針（案）」、「仙台空港及び周辺地域の将来像（素案）」）。

第4回：民間事業者（野村総合研究所）及び行政からの報告（「仙台空港及び空港周辺地域の将来像（案）」、「仙台空港の経営改革に関する宮城県基本方針」、「ロンドン近郊空港視察」）。

※民間研究会

- ・仙台空港活性化研究会（事務局：三菱商事(株)）…第2回検討会で最終報告書発表
- ・国際物流拠点化研究会（事務局：日本通運(株)）…第2回検討会で最終報告書発表
- ・仙台空港周辺開発研究会（事務局：住友商事(株)）…第3回検討会で最終報告書発表