

1. はじめに

- (1) 当研究会の位置付け及び研究会メンバー
当研究会は、仙台空港等活性化検討会での議論に資するべく、「仙台空港活性化研究会」「国際物流拠点化研究会」とは異なり、より広域の仙台空港を中心とした周辺開発の可能性を検討する研究会組織として発足した。研究会メンバーは事務局の住友商事東北(住友商事)、三井不動産および三菱地所の3社、さらに日建設計・住商アーバン開発がオブザーバーとして参加している。
- (2) 検討対象
当研究会においては、空港周辺所謂**空港外の開発**の可能性について検討する場という位置付けで発足したものであるが、前述の両研究会の検討範囲と一部重複する部分はあるものの、密接につながり合う部分が多いことから当研究会においても**空港内の開発**(施設増築若しくは増設)の可能性も検討対象とすることとした。
- (3) 議論の前提
当研究会では、コンセッション方式による空港民営化、オープンスカイの推進による空の自由化、LCCの台頭等の流れの中、東アジア特に中国人観光客を中心としたインバウンドにより仙台空港の年間旅客数が過去最高時比200万人増加し、**500万人規模**となることを前提に以下の議論を行ってきた。

2. 現状分析

(1) 現状把握

- 現空港ターミナルビルは、国内線、国際線併せて1時間当たり7便の離発着、旅客数1,075人を前提として設計がなされている。上記前提をもとに500万人の旅客数を達成しようとした場合、1日あたり約9時間弱の実稼働時間となり、旅客負荷を平準化する「ピーク調整」を行えば、現空港ターミナルでも充分対応できる旅客数であると考えられる。実際には保安・サービス上の問題等空港運営上解決すべき課題はあるものの、ハード面からのアプローチにおいては、旅客数が500万人まで増加した場合でも、**ターミナル増設の必要性は低い**。
- 施設内の商業施設の状況については、土産物販売および飲食を中心に店舗が20店あるが、規模・内容とも空港外の非旅客を呼び込めるほどの魅力をもった施設内容とはいえない。

(2) 事例比較(国内)

- 羽田便に頼る国内空港
国内地方空港を取り巻く環境は厳しく、**殆どの空港は旅客の大半を羽田便に頼っている**が、今後整備予定の北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線長崎ルート等新幹線との競争が激化するなか、羽田便に依存していない**仙台空港の伸びる余地は他空港より大きい**。一方で、羽田便の依存が殆どない**中部セントレア空港**は、物販・飲食の**客単価が高い空港**と言われている。中部セントレア空港の場合国際線旅客が国内線のほぼ同数あり、年間の旅客数が1000万人規模の空港であるため、単純な比較は出来ないが、東京からの距離感、新幹線との競合状態は仙台と同様であることから、集客方法や運営等で今後参考とすべき事例と考える。

空港名	国内線旅客数	内羽田便	羽田便依存率
広島	2,249,437	1,925,318	85.59%
熊本	2,619,952	1,753,292	66.92%
松山	2,141,255	1,388,986	64.87%
長崎	2,143,338	1,373,410	64.08%
新千歳	14,597,270	8,826,293	60.47%
福岡	12,654,120	7,374,415	58.28%
宮崎	2,366,774	1,228,397	51.90%
鹿児島	4,516,640	2,115,952	46.85%
那覇	13,097,711	5,138,005	39.23%
伊丹	13,147,457	5,141,598	39.11%
神戸	2,154,875	816,606	37.90%
関西	3,475,387	1,149,425	33.07%
中部	4,473,435	1,361	0.03%
仙台	2,264,037	0	0.00%

※旅客数200万人以上の国内空港2010年度実績
※出典 ㈱日本空港コンサルタンツHPより



<中部セントレア空港> <同左>

● セイムスケール比較(鹿児島空港)

今回、コンセッション後のセイムスケール比較対象として**鹿児島空港**(2010年旅客483万人)を取り上げた。同空港内の商業・飲食施設は店舗数27、お土産品が中心の施設構成となっており、店舗数では仙台空港と同等である。500万人規模の旅客の空港でも**国内旅客を中心とする場合、大規模な商業施設は設置されておらず**、又特徴付けも少ないことから、空港外から集客できる施設とは言えない状況である。

● 国内空港における周辺開発について

国内の空港は一部を除き、騒音等の問題から人口の多い市街地から離れた場所に設置される例が多い。現在のところ、国内の空港において空港の波及効果としての**周辺開発成功例は確認できていない**。**新千歳空港**は周辺に開発波及効果を及ぼすまでには至らないまでも、空港外からの**非旅客需要を取り込もうと努力**し、一定の成果を収めている事例として研究すべき対象と考える。

(3) 事例比較(海外)

海外におけるセイムスケールかつ民営化の成功事例として英国リバプールの**ジョンレノン空港**を題材に比較分析を行った。

● 旅客数の増

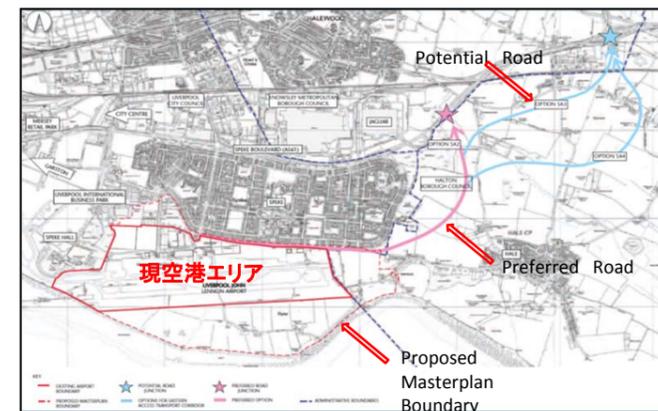
1997年に同国の**不動産会社Peel Group**が経営参加し、同年3つだった路線が10年後の2007年には60余りの路線が就航するまでに至っている。旅客数も1997年には69万人であったが、ピークの2007年には547万人(**約8倍**)にまで増加している。

● 旅客数増の要因

労働VISAの解禁による出稼ぎ・国際結婚の増加(VFR需要)等**EU内のボーダレス化**を背景にEU域内の人の移動が増加。**LCC就航**が後押しとなり空港旅客数が増加したと考えられる。また、「スピーク空港」から「ジョンレノン空港」への改名によるイメージアップ(**ブランディング**)の努力もなされている。

● 長期マスタープランに基づく成長戦略(空港内・空港外)

同グループは2003年の時点で2030年までのマスタープランを発表し、3年後の2006年には、**パブリックにも広く意見を求めマスタープランの見直し**を行っている。このほか空港施設の拡充のみならず、周辺道路網等インフラの改良も含めた長期的展望にたったプランも存在し、空港を中心に周辺も含めた成長戦略をもって空港経営がなされている。今後、仙台空港において空港内・外の開発を検討する上で参考とすべき事例と考える。

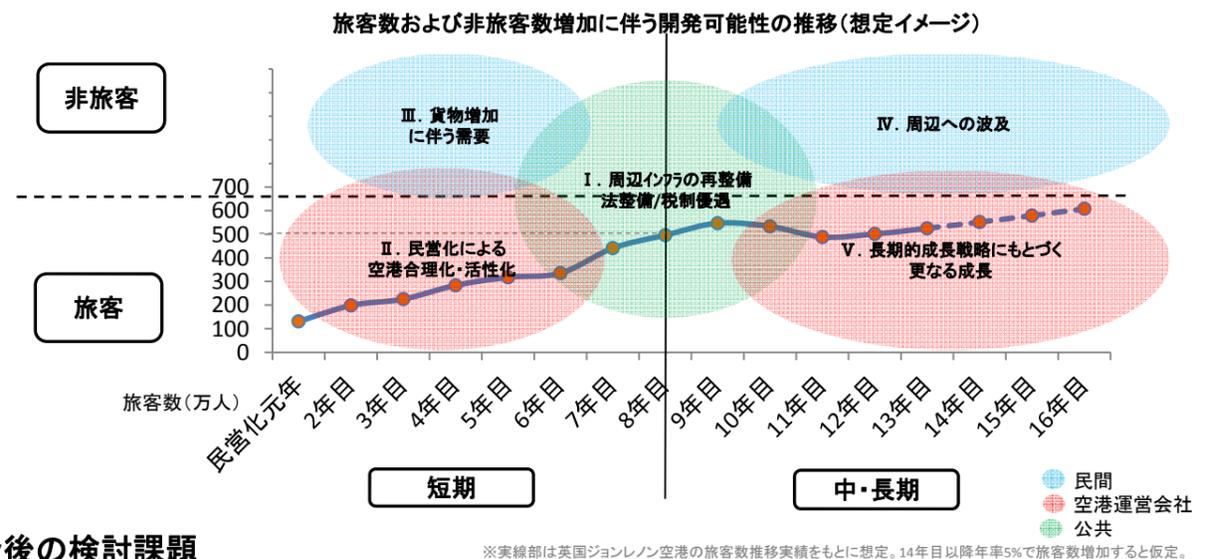


- **Proposed Masterplan Boundary**
⇒ マスタープランに基づく空港拡張提案ライン
- **Preferred Road**
⇒ 整備されるべき(整備された方が好ましい)道路
- **Potential Road**
⇒ 潜在的需要のある道路、空港の成長に伴い、長期的に整備すべき道路。

<John Lennon Airport MASTER PLANより抜粋>

3. 考察

下図は、当研究会のこれまでの議論の内容にもとづき、民営化後の時間軸と旅客数の増加に空港内外の開発可能性を重ねて表現したものである。



※実線部は英国ジョンレノン空港の旅客数推移実績をもとに想定。14年目以降年率5%で旅客数増加すると仮定。

4. 今後の検討課題

- 仙台市内からの直通(高速)道路の整備、アクセス鉄道の有効活用。(上図I)
- 新たな観光資源創出(上図I、IV、V)
- 商業施設、生産施設、物流等民間資本算入に先立つ事業性向上のための方策の確保(上図I、III、IV)
- 24時間空港化、東北各県及び国内そしてアジアのハブ空港として成長。(上図V)
- 非旅客の利用促進。医療・美容や空/飛行機をイメージしたテーマ性のある施設等。(上図IV) 等

以上、これまでの当研究会の議論の内容について報告した。上に挙げた諸検討課題については、公共・空港事業者・民間が連携し解決すべき問題であることから、当研究会としては、宮城県はじめ各自治体と連携し、「仙台空港活性化研究会」「国際物流拠点化研究会」の報告内容も踏まえながら、上図に示す仙台空港の中長期的成長イメージの実現に向け今後継続議論を行い、今秋予定されている仙台空港等活性化検討会において最終報告を行うこととする