

**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

宮城県

目 次

第1	基本方針策定の趣旨	1
第2	仙台空港の現状	1
第3	仙台空港のあるべき姿	2
1	多くの旅客や貨物でにぎわう空港	2
2	東北地方の復興と発展をけん引する空港	2
3	民間の力を活用した地域と共に発展する空港	2
第4	仙台空港の経営改革の実現に向けて	3
1	民間の経営手法による抜本的な空港経営改革	3
2	民間、国及び地域が一体となった空港経営	3
第5	空港運営権者への期待	3
1	民間の知恵を最大限に生かした航空旅客及び航空貨物の増大	3
2	航空系事業及び非航空系事業の全体最適化	3
3	継続性のある安定した空港運営	3
4	国や地域と協力・協調した空港経営	4
5	災害時等の対応	4
第6	国への要望	4
1	空港運営権者の顧客志向に基づく経営戦略の尊重	4
2	空港経営改革の制度設計及び事業者選定への県の意向の反映	4
3	事業価値評価等に必要な情報の開示	4
4	リスク・コスト分担の明確化	4
5	空港運営の継続性の確保	5
6	適正な空港運営の確保	5
7	空港運営権者と地域との協力・協調関係の確保	5
8	大規模災害時等の対応	5
第7	県の取組	5
1	仙台空港の経営改革に向けた関係者との対話及び調整	5
2	事業価値評価等に必要な情報の開示	5
3	空港運営の継続性確保	5
4	空港運営権者や国と協力・協調した空港経営のための環境づくり	5
5	航空需要の喚起・創出	6
6	災害時等の対応	6
参考資料1	仙台空港就航路線（平成24年9月末現在）	7
参考資料2	仙台空港乗降客数・貨物取扱量・仙台空港アクセス鉄道乗降客数の推移	8
参考資料3	仙台空港関係事業の概要	9

仙台空港の経営改革に関する宮城県基本方針

第1 基本方針策定の趣旨

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（国管理空港特定運営事業に係る公共施設等運営権を有する者。以下「空港運営権者」という。）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。

さらに、平成23年3月の東日本大震災により甚大な被害を受けた宮城県（以下「県」という。）においては、空港経営改革を通して仙台空港の活性化を図り、復興の起爆剤としたいとの期待が大きい。

このため、県は、仙台空港の経営改革に関し、県の基本的な考え方を示すとともに、空港運営権者に対する期待及び国への要望を取りまとめた基本方針を策定する。

第2 仙台空港の現状

仙台空港は、東北地方唯一の国管理空港であり、平成24年9月末現在、海外7都市、国内8都市への定期路線が就航している。旅客数は、平成18年度の339万人、貨物取扱量は、平成12年度の2.4万トンをピークに年々減少傾向にあり、平成21年度にはそれぞれ280万人、1.4万トンとなっている。

平成23年3月に発生した東北地方太平洋沖地震とそれに伴う巨大津波により、仙台空港は甚大な被害を受け、空港機能が一時完全に停止した。その一方で、地域住民など約1,700人が旅客ターミナルビルに避難し、防災拠点としての機能を発揮した。その後、米軍、自衛隊及び空港関係者の尽力により災害発生後4日目には緊急輸送物資の拠点としての供用を再開し、1か月後には民間航空機の運航再開、半年後には旅客ターミナルビルの完全復旧と国際定期便の運航再開を果たすなど、仙台空港は復旧・復興の象徴となった。

なお、仙台空港及びその周辺地域は、次のような特長を備えており、これらを生かした空港経営改革が期待される。

(1) 恵まれた空港施設

大型機による北米や欧州等への長距離直行便の運航が可能な3,000mの滑走路と、出発・到着合わせて国内線1,550人/時、国際線825人/時に対応可能な旅客ターミナルビル及び国際航空貨物の取扱いに対応した貨物施設を備えている。また、気象条件に恵まれており、台風や積雪による運航への影響が少ない。

なお、旅客ターミナルビルについては、施設の耐震化及び東北地方太平洋沖地震による巨大津波と同規模の津波への対策がなされている。

(2) 利便性に優れた立地

仙台空港の後背圏には、100万人を超える人口を擁する東北の文化経済の中心地である仙台市がある。仙台市には、大学をはじめとする高等教育機関や各種学校が集中し、約8万人の学生が在籍するほか、県内の4割以上を占める約5万の事業所が立地している。

空港へのアクセスについては、JR仙台駅まで最短17分で結ぶ仙台空港アクセス鉄道が整備されている。また、空港から車で5分の位置に東北自動車道に接続する仙台東部道路仙台空港ICがある。

なお、JR仙台駅からは、東北の各主要都市へ東北新幹線等が運行し、また、仙台東部道路仙台空港ICからは、高速・高規格道路を利用した東北各地への道路網が充実している。

(3) 多彩な観光資源

東北地方には、日本三景松島や、世界文化遺産平泉、世界自然遺産白神山地等の観光地、東北三大祭り等多彩な観光資源がある。また、東日本大震災の爪痕や復興に向けた姿を後世に伝えていくための取組も行われている。

(4) 豊富な食材と産業集積

東北地方は、豊かな自然を背景とし、米や果物、海産物等の食材の宝庫である。また、自動車産業や高度電子機械産業等の産業集積も進んでいる。

(5) 周辺地域の開発可能性

東北地方太平洋沖地震により発生した巨大津波により、仙台空港の東側の地区は多くの家屋等が失われたが、一方で、空港周辺には開発可能な土地が広がり、企業等の進出が見込まれる地域となっている。

第3 仙台空港のあるべき姿

1 多くの旅客や貨物でにぎわう空港

顧客志向に立脚した機動的で柔軟な空港運営により、航空運送事業者(以下「航空会社」という。)や貨物利用運送事業者(以下「フォワーダー」という。)の利便性の向上、就航路線数や便数の拡充及び旅客ターミナル機能の充実が図られ、多くの旅客や貨物でにぎわう空港

2 東北地方の復興と発展をけん引する空港

東北各県はもとより、成長著しいアジアをはじめとする国内外から集客、集荷を図り、東北地方の本格的な復興と発展をけん引する空港

3 民間の力を活用した地域と共に発展する空港

民間の知恵と資金を最大限活用し、民間、国及び地域の三位一体による新たな空港経営の仕組みを創ることにより、地域と共に発展し続ける空港

第4 仙台空港の経営改革の実現に向けて

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、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、国及び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、国及び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、国及び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。

第5 空港運営権者への期待

1 民間の知恵を最大限に生かした航空旅客及び航空貨物の増大

顧客志向に立脚した機動的で柔軟な空港運営により、空港の重要な顧客である航空会社の利便性向上を図り、新たな航空需要の創出が期待されるLCC（Low Cost Carrier：格安航空会社）の就航や既存の航空会社の就航路線の維持・拡充に協力するとともに、旅客の利便性及び満足度の向上と航空旅客数の増大に努める。また、国際航空貨物の取扱いに関し、荷主やフォワーダーのニーズに的確に対応し、航空貨物取扱量の増大を図り、東北地方における航空物流の拠点となることを目指す。

これらの取組により、将来的には、過去のピーク時の2倍に当たる旅客数600万人／年、貨物量5万トン／年を目指す。

2 航空系事業及び非航空系事業の全体最適化

空港の利便性向上及び空港経営の効率化と集客力・収益力の向上に向けて、滑走路事業等の航空系事業並びに駐車場事業、旅客ターミナルビル事業、貨物ターミナルビル事業及び空港アクセス鉄道事業の非航空系事業について、個々の事業収益の拡大といった部分最適ではなく、全体最適を目指す。

3 継続性のある安定した空港運営

航空機の運航や旅客の利用に支障が生じることのないよう、空港施設の維持管理を適切に行い、航空会社及び利用者が安心して空港を利用できるサービス水準を維持するなど、航空系事業及び非航空系事業を継続的に安定して行う体制を確保する。

4 国や地域と協力・協調した空港経営

空港は地域の重要な社会資本であるとともに、空港を支えているのは地域であり、空港の活性化と地域の発展は表裏一体のものである。このことから、地域と共に発展する空港を目指し、国、県、地元自治体、周辺住民及び関係団体等との継続的な対話を通じ、仙台空港の価値向上及び周辺環境対策等に取り組み、あわせて、その成果が地域に還元される仕組みづくりを行う。

5 災害時等の対応

災害時等には、空港利用者や避難者の安全の確保に万全を期すとともに、国や自治体等が実施する救出活動、医療活動、緊急物資の輸送等に積極的に協力する。

第6 国への要望

1 空港運営権者の顧客志向に基づく経営戦略の尊重

空港運営権者の空港運営の自由度を最大限確保する。特に、航空会社の利便性向上を通じた航空ネットワークの拡充や、航空旅客やフォワードアーの利便性向上を図る取組が柔軟に展開できるよう、航空管制や出入国管理、税関、検疫等の国の各機関の連携に配慮する。また、空港運営権者が求める規制緩和や制度改正等について適切に対応する。

2 空港経営改革の制度設計及び事業者選定への県の意向の反映

仙台空港の経営改革の制度設計に当たっては、県及び民間事業者の意見を反映する。特に、県が出資する空港関連の第三セクターの事業に大きな影響を及ぼす事項については、県の意向を十分に考慮する。また、仙台空港の運営権者の選定に当たっては、県の意向を最大限反映する。

3 事業価値評価等に必要な情報の開示

事業価値評価等の前提となる仙台空港の航空系事業及び非航空系事業の運営方法及び運営体制並びに財務・経営等に関する情報について、県及び民間事業者にできるだけ早い時期に開示する。

4 リスク・コスト分担の明確化

空港運営に伴うリスクやコストは、基本的には空港運営権者が担うこととなる。しかし、空港の公益性を考慮して、空港運営権者が担うことが不合理なリスクやコストまでを負担させることは、空港経営への民間事業者の参入の障壁となりかねない。このため、空港運営に係るリスク及びコストの分担については、地元自治体及び民間事業者の意見を考慮して明確化する。

5 空港運営の継続性の確保

空港運営権者の交替により、航空機の運航や旅客の利用に支障が生じることをないように、空港運営をはじめとする関係事業の円滑な移行を確保する。

6 適正な空港運営の確保

安全な施設管理や円滑な航空機の運航等、必要最低限の施設管理やサービス水準が確保されるよう、対策を講じる。

7 空港運営権者と地域との協力・協調関係の確保

仙台空港の運営権者の選定に際しては、第5の4に掲げる仕組みづくりに取り組むことを選定要件とする。

8 大規模災害時等の対応

大規模災害等による損傷箇所の復旧工事等、空港運営権者が負担することが不合理なリスク・コストについては、国が負担する。

第7 県の取組

1 仙台空港の経営改革に向けた関係者との対話及び調整

第3に掲げる「多くの旅客や貨物でにぎわう空港」、「東北地方の復興と発展をけん引する空港」及び「民間の力を活用した地域と共に発展する空港」を目指した空港経営改革が行われるよう、国、民間事業者、地元自治体並びに県が出資する仙台空港ビル株式会社、仙台エアカーゴターミナル株式会社及び仙台空港鉄道株式会社（以下「三セク3社」という。）等と十分な対話を行い、必要な調整を行う。

2 事業価値評価等に必要な情報の開示

三セク3社が実施している非航空系事業について、事業価値評価等の前提となる運営方法及び運営体制並びに財務・経営等に関する情報が民間事業者に適切に開示されるよう、三セク3社との調整を行う。

3 空港運営の継続性確保

航空機の運航や旅客の利用に支障が生じることをないように、三セク3社が行っている事業の継続性確保に関し、民間事業者と三セク3社との調整を図る。

4 空港運営権者や国と協力・協調した空港経営のための環境づくり

第5の4に掲げる仕組みづくりに際し、地元自治体や周辺住民及び関係団体との調整を行うなど、積極的に協力、支援する。

5 航空需要の喚起・創出

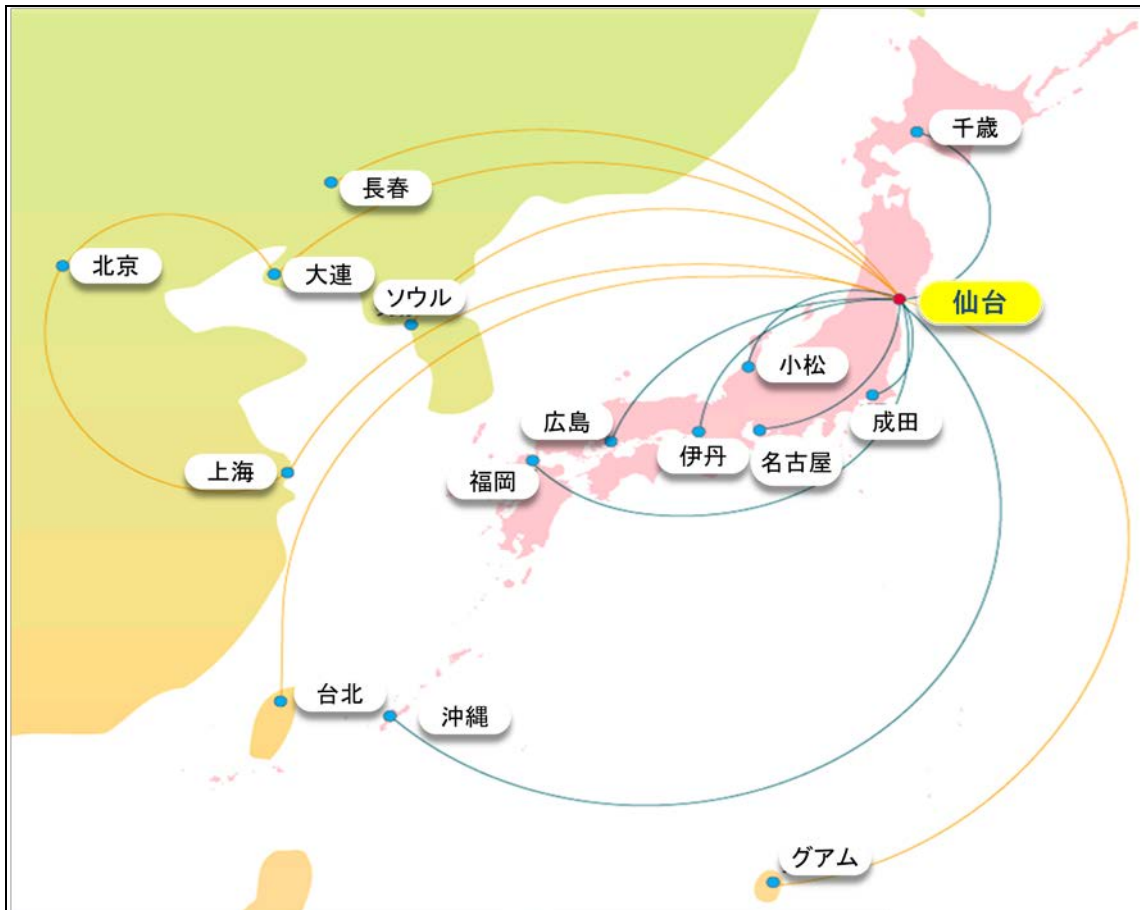
関係自治体及び関係団体と連携した観光客の受入態勢の整備や企業誘致等に積極的に取り組むとともに、産業集積や県内企業の競争力強化、農林水産物等の輸出入を促進し、航空旅客及び航空貨物の需要を喚起、創出する。

6 災害時等の対応

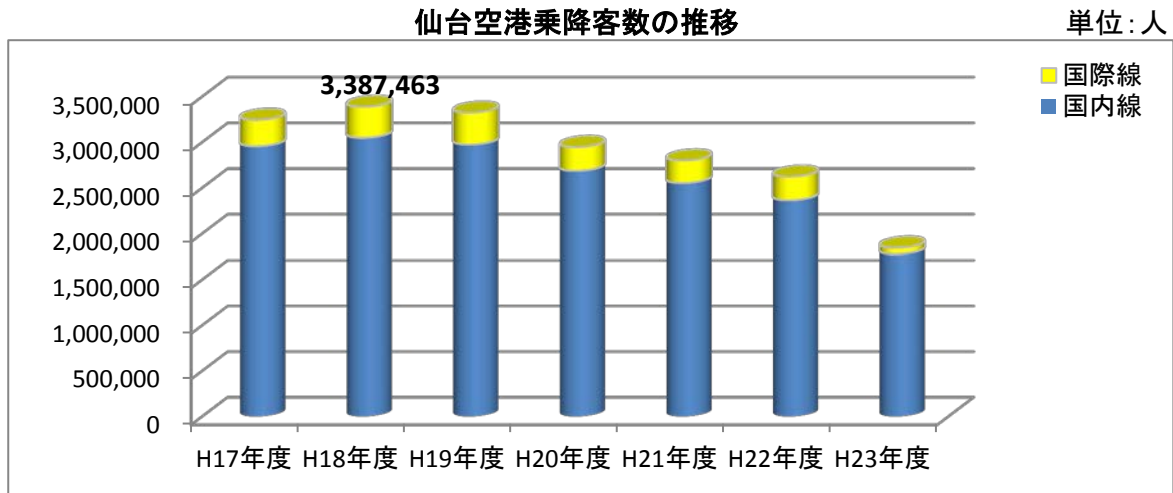
災害等により空港機能が停止等した場合には、早期に空港機能の回復が図れるよう、国や空港運営権者、地元関係者と連携、協力し、復旧に向けた支援を行う。

仙台空港就航路線（平成24年9月末現在）

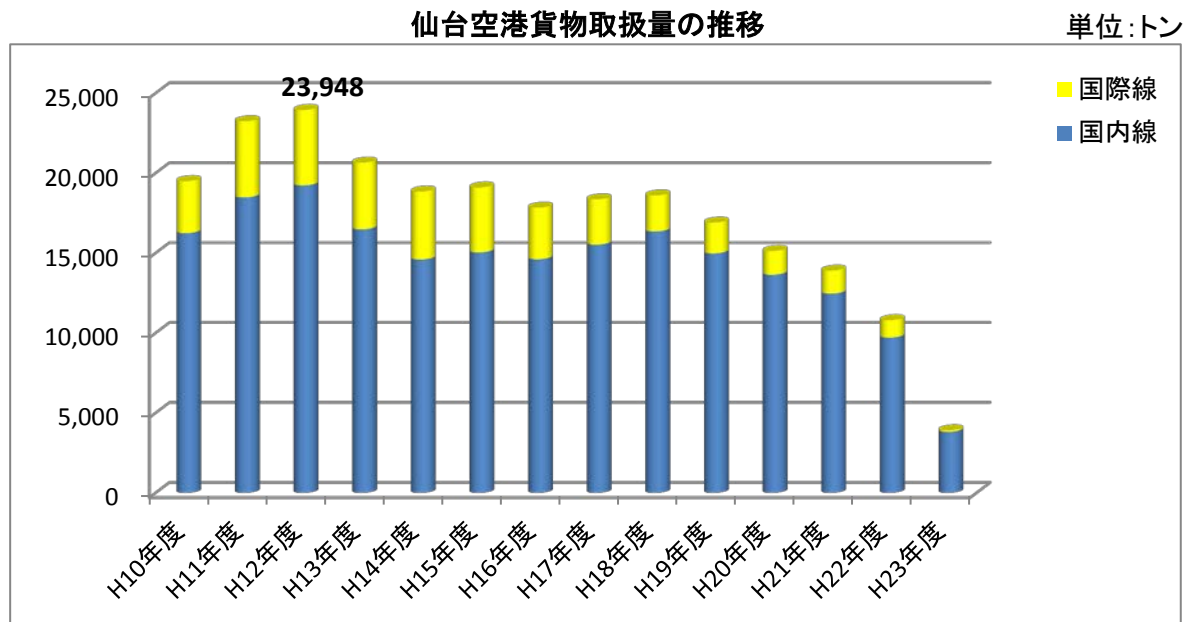
国内線		国際線	
路線	便数	路線	便数
仙台⇄東京（成田）	2 往復/日	仙台⇄ソウル	1 往復/日
仙台⇄大阪（伊丹）	15 往復/日	仙台⇄グアム	2 往復/週
仙台⇄名古屋（中部）	6 往復/日	仙台⇄大連・北京	2 往復/週
仙台⇄札幌（千歳）	12 往復/日	仙台⇄上海・北京	2 往復/週
仙台⇄沖縄	1 往復/日	仙台⇄長春	2 往復/週
仙台⇄小松	1 往復/日	仙台⇄台北	2 往復/週
仙台⇄広島	1 往復/日		
仙台⇄福岡	6 往復/日		



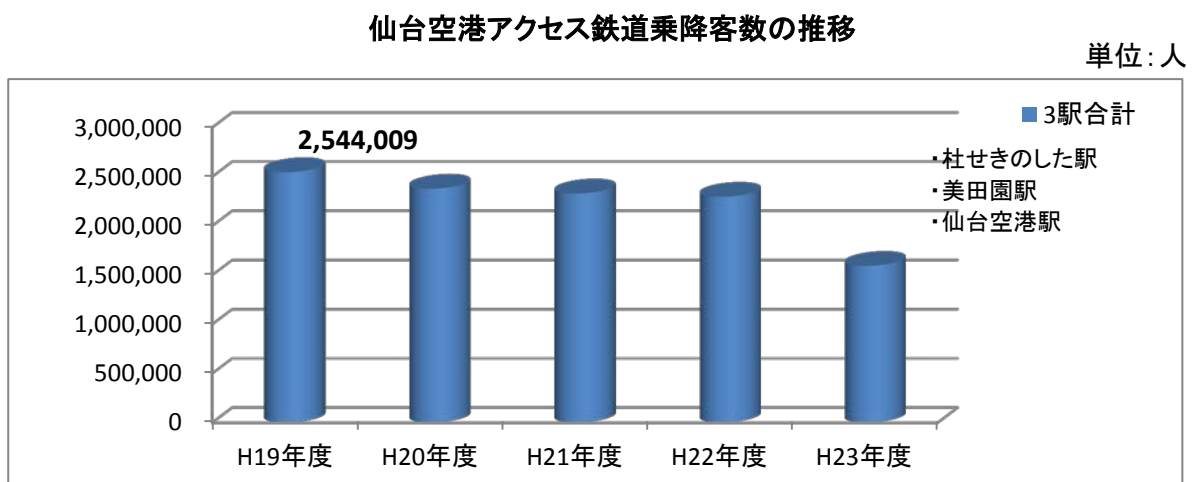
仙台空港乗降客数・貨物取扱量・仙台空港アクセス鉄道乗降客数の推移



(出典：国土交通省「空港管理状況調書」※H23年度のみ仙台空港ビル(株)調べ)



(出典：国土交通省「空港管理状況調書」※H23年度のみ仙台エアカーゴターミナル(株)調べ)



(出典：仙台空港鉄道(株)第12期事業報告)

仙台空港関係事業の概要

	仙台空港	仙台空港内駐車場
設立年月日	昭和15年11月(1940年)	昭和43年8月(1968年)
管理・運営者	国土交通大臣	財団法人空港環境整備協会
主な事業	滑走路等の空港基本施設の運営	1 駐車場の運営 2 空港周辺環境対策事業 3 空港・地域共生対策事業
空港種別	拠点空港(国管理空港)	—
アクセス	仙台駅から仙台空港アクセス鉄道で約25分(快速で17分)	
施設概要	滑走路： A滑走路(1,200m×45m) B滑走路(3,000m×45m) エプロン： 大型JET 4パーズ 中型JET 4パーズ 小型JET 4パーズ 計 12パーズ 総面積：239ha	駐車可能台数： 第1駐車場 1,137台 第2駐車場 249台(休止中) 合計 1,386台 駐車料金(1日)： 普通車 800円 大型車 4,000円 自動二輪車 500円
運用時間	14時間(7:30～21:30)	24時間(年中無休)

	仙台空港ターミナルビル	仙台エアカーゴターミナル	仙台空港アクセス鉄道
設立年月日	昭和45年11月(1970年)	平成5年4月(1993年)	平成12年4月(2000年)
管理・運営者	仙台空港ビル㈱	仙台エアカーゴターミナル㈱	仙台空港鉄道㈱
主な事業	1 空港ターミナルビルの所有・経営 2 貸室業	1 上屋、事務所等の賃貸 2 貨物の取扱、荷役、保管 3 貨物自動車運送事業	鉄道事業法に基づく第一種鉄道事業
資本金	3,200,000千円	1,437,500千円	7,129,000千円
県出資額	1,372,500千円	395,000千円	3,769,000千円
出資比率	42.9%	27.5%	52.9%
議決権比率	37.9%	27.5%	52.9%
株主数	22団体	52団体	114団体
県以外の株主 (%は出資比率)	[議決権比率] 仙台市17.4%、名取市4.5%、岩沼市2.9%、全日空8.8%、日本航空5.9%、七十七銀行3.2%、仙台銀行2.9%、東日本興業3.5%等 [出資金比率] 仙台市20.2%、名取市5.5%、岩沼市3.6%、全日空8.4%、日本航空6.9%、七十七銀行1.7%、仙台銀行1.6%、東日本興業1.9%等	仙台市7%、名取市3.5%、岩沼市3.5%、政策投資銀行12.5%、空港ビル6.3%、日本通運3.5%、七十七銀行2.8%、仙台銀行2.1%、仙台運送2.1%、日本航空1.4%、カメイ1.4%、全日空0.7%、取引企業、地元企業等	仙台市16%、名取市6.1%、岩沼市3%、山形県0.7%、東日本旅客鉄道5%、宮城県市町村振興協会4.2%、東北電力2.1%、七十七銀行1.4%、仙台空港ビル1.4%、取引企業、地元企業等
従業員	12人(平成23年度末)	11人(平成23年度末)	48人(平成23年度末) うち、宮城県からの派遣 1人 JRからの出向 19人
施設概要	貸与可能面積：7,662㎡	敷地面積：約23,155㎡ 航空会社貨物棟：約2,153㎡ 国内貨物代理店棟：約896㎡	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：170～400円

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

宮 城 県

宮城県土木部空港臨空地域課

〒980-8570 宮城県仙台市青葉区本町3丁目8-1

TEL : 022-211-3228 / FAX : 022-211-3291

E-Mail : kurin@pref.miyagi.jp

URL : <http://www.pref.miyagi.jp/kurin>