

東北のプライマリー・グローバル・ ゲートウェイを目指して ～仙台国際空港の挑戦～

2016年11月24日



仙台国際空港

本日の講演内容

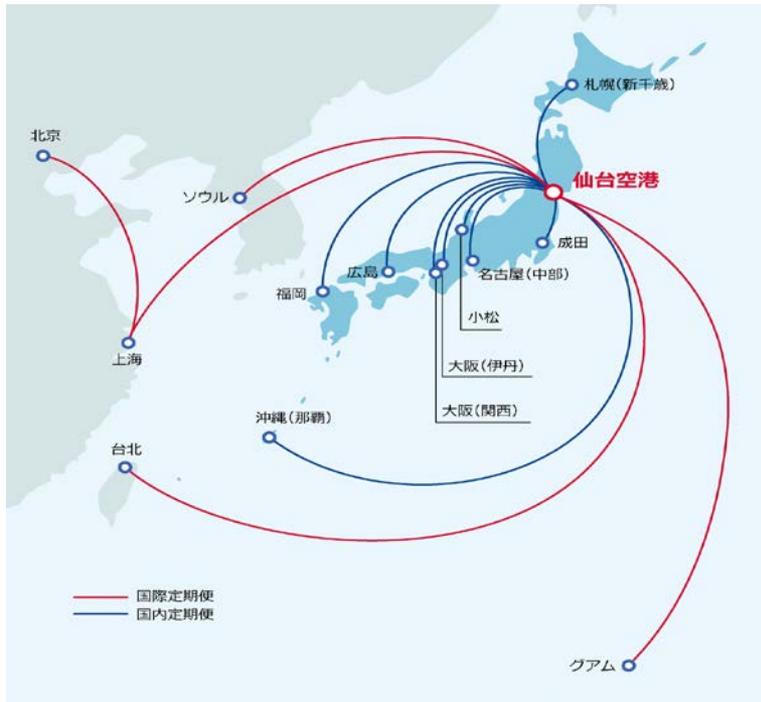
1. 仙台空港とコンセッションの概要
2. 民間会社が空港経営をする意味
3. 弊社の事業戦略
4. 弊社が取り組む現在の活動 「地域とともに」
5. 今後に向けて

1. 仙台空港とコンセッションの概要

仙台空港民営化の概要

仙台空港の概要

A滑走路	1200m
B滑走路	3000m
運用時間	7:30-21:30
エプロン	14スポット
年間利用客数	311万人
年間取扱貨物量	6千トン



民営化の概要

<運営スキーム>

基本施設に運営権設定＋
空ビル会社株式取得

<運営期間>

30年間＋30年間の延長オプション

<運営権者の義務>

実施契約、要求水準に規定

<運営権者の権限>

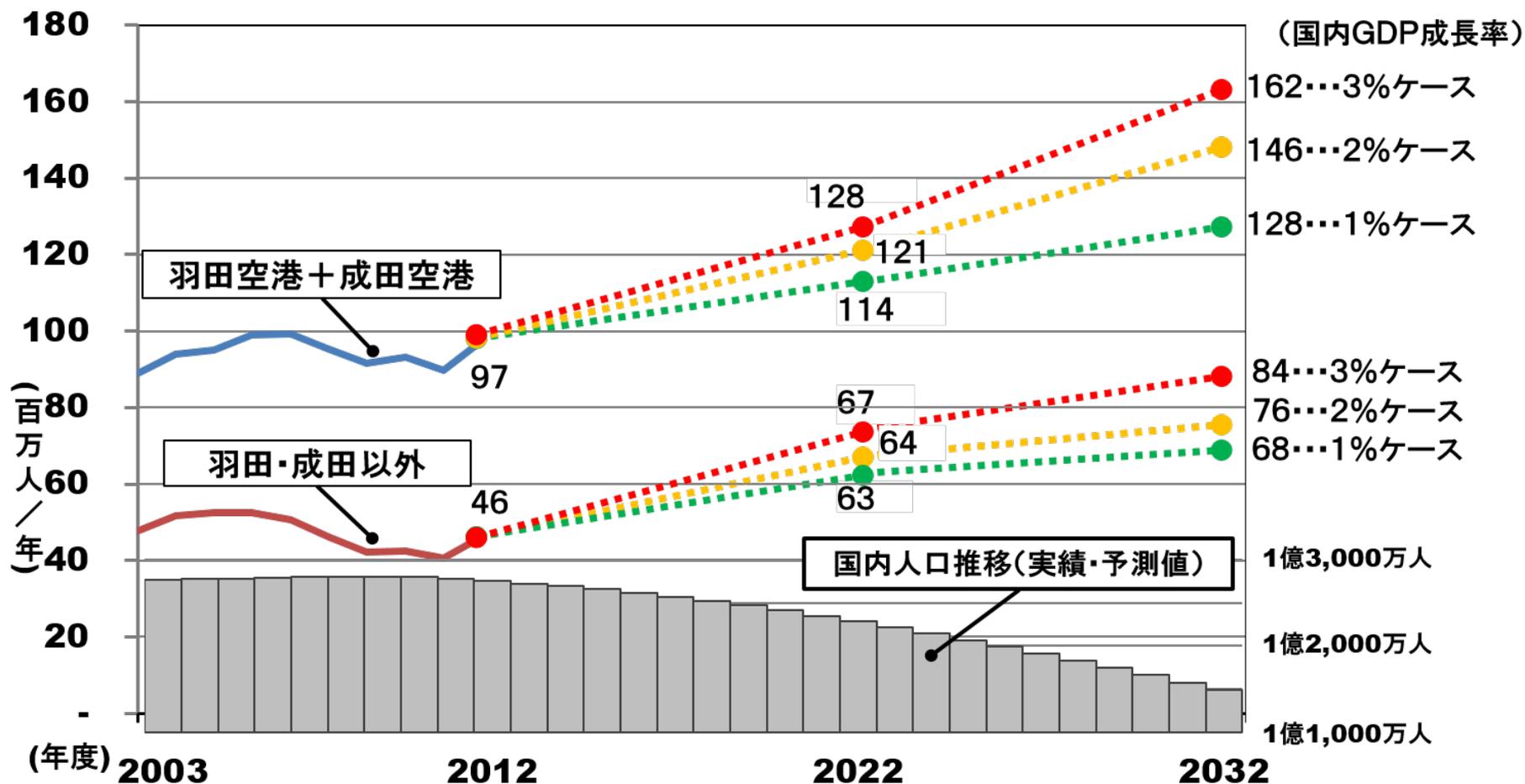
着陸料等の設定
空港管理規程の制定
増改築ほか

2. 民間会社が空港経営をする意味

日本の航空需要予測

海外の経済成長を受け、見通しは明るい

航空旅客数(国内+国際)の見通し



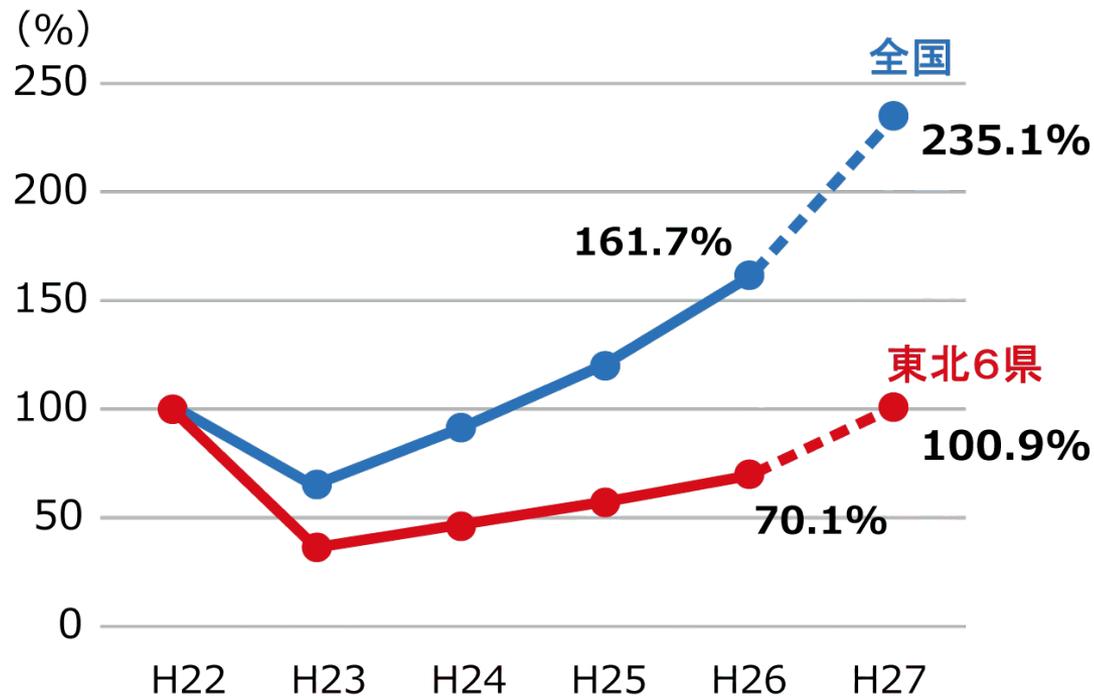
東北地方の現状

大きく遅れるインバウンド需要の取り込み

外国人宿泊者数の推移

出典:復興庁

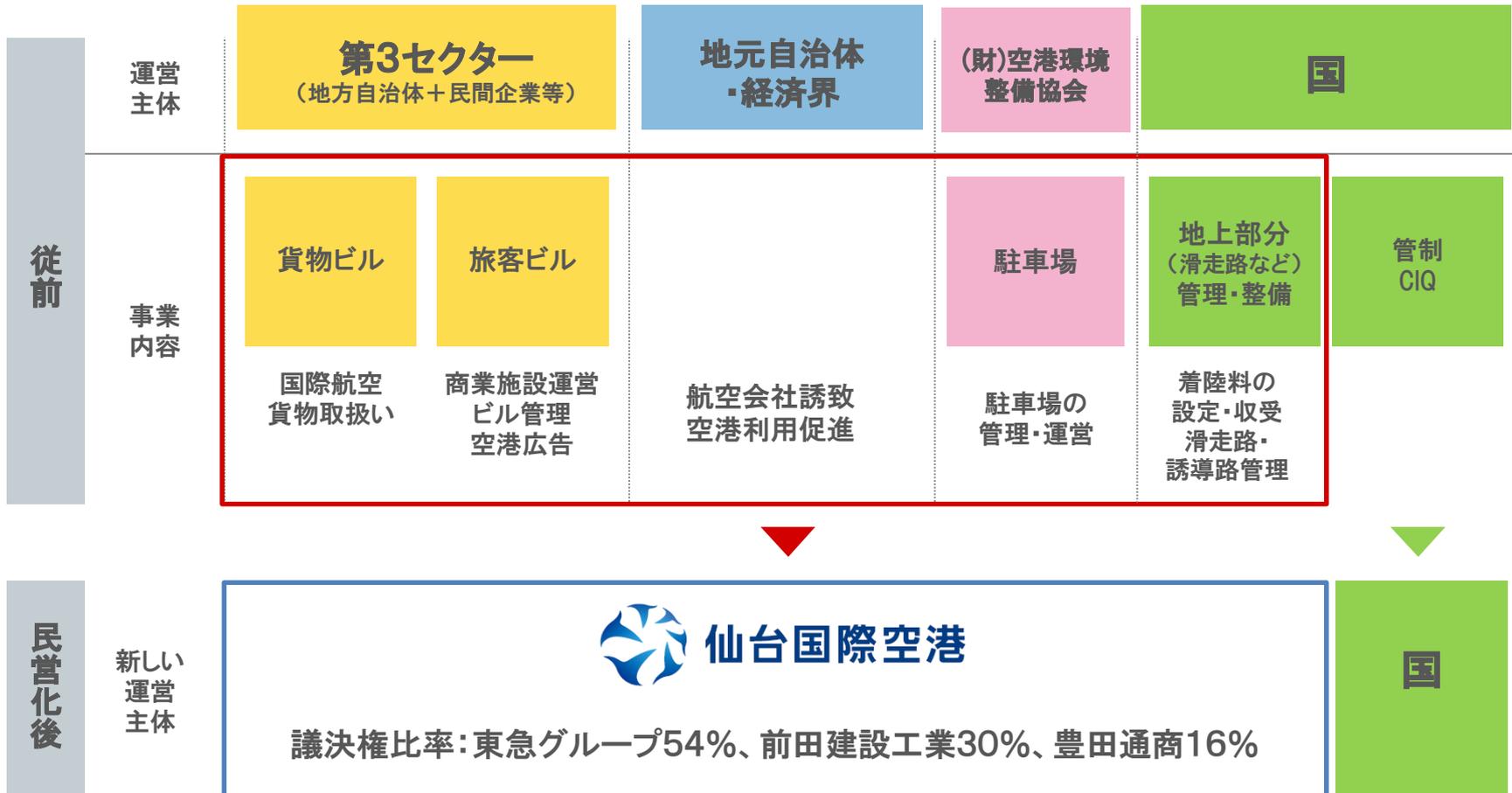
	平成22年	平成27年
全国	2,602 万人泊	6,118 万人泊
東北6県	51 万人泊	51 万人泊



民営化後の運営体制

運営主体の集約により、一体的かつ機動的な経営を実現

従前との体制比較



※ エアラインの誘致・利用促進活動に関しては、今後も地元自治体・経済界と協働

民営会社が果たす役割

空港会社としての役割を見直し、さらなる空港の発展を目指す

第3セクター

(地方自治体+民間企業等)

- ビル賃貸業の収益拡大化、リスク最小化

地元自治体 ・経済界

- 「陳情型」路線誘致
- 「補助金型」利用促進

国土交通省

- 安全、一律な基本施設の運営管理

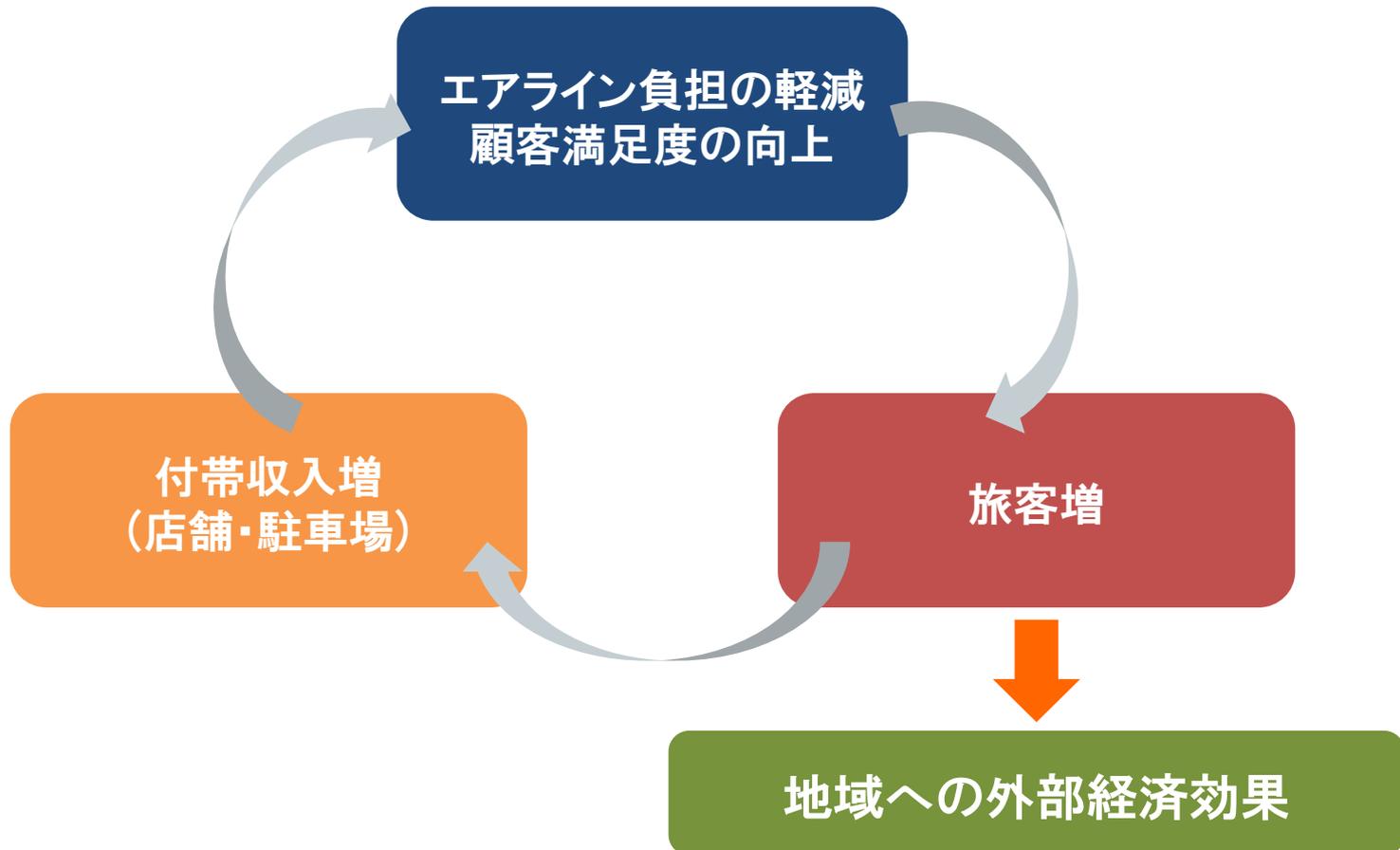


仙台国際空港

- エアラインをビジネスパートナーと捉え、win-winの関係に
- 地域と一体となった需要創造
- 顧客満足度の向上
- 安全・保安を第一にしつつ、コストコントロールを実施

空港事業の事業性

好循環を生み出し、地域への波及効果を具現化



3. 弊社の事業戦略

仙台空港の将来イメージ

プライマリー・グローバル・ゲートウェイ
「東北の空を、世界の空へ」

東北を発着する**旅客**に**一番**に選ばれる

東北で**最も重要な航空貨物の拠点**となる

旅客数、貨物量の目標値

	2015年度	5年後 (2020年度)	30年後 (2044年度)
旅客	311万人	410万人	550万人
国内	295万人	362万人	435万人
国際	16万人	48万人	115万人
貨物	0.6万t	1万t	2.5万t

路線を増やし、航空需要を増やす

航空ネットワークの拡充

国内線

- ◇機材大型化
- ◇LCC新規路線拡充

国際線

- ◇4時間圏の直行便拡充
- ◇東アジアハブ路線の増便・大型化

貨物

- ◇ハブ空港への機材大型化
- ◇トラックによる共同配送網
- ◇輸出支援策による貨物量の底上げ

東北ブランドの発信

「四季のコントラスト」「伝統文化」
「食の豊かさ」の3つの魅力を訴求

マルチモーダルハブ

航空ネットワークと陸上交通
ネットワークの円滑な接続

- ◇鉄道ネットワークの利便性向上
- ◇東北各地へのシャトルバス運行協議
- ◇駐車場の拡張
- ◇レンタカーの駐車場を空港内に設置



料金施策と施設整備

- ◇エアラインと空港の「協働」
- ◇旅客数・貨物量の増加促進
- ◇エアラインの就航意欲を喚起
- ◇エアラインと利用者の負担に配慮した施設整備

新しい空港イメージ New Airport



高いサステナビリティの実現

サステナビリティ

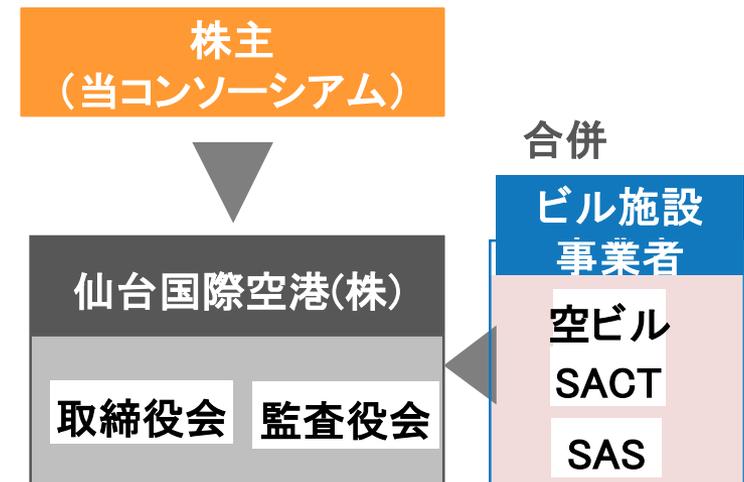
全ての事業活動の基盤

- ◇ 空港運営を確実に引継ぎ、民間企業としての健全性を確保しながら持続的成長を実現
- ◇ 「地域と共生する事業」「空港利用促進事業」に積極的に取り組む

安全・保安体制

- ◇ 代表企業の交通インフラ事業と連携した安全・保安体制の整備
- ◇ 社長直轄の「安全推進室」設置
- ◇ 「仙台オペレーションセンター」創設

事業実施体制



4. 弊社の取り組む現在の活動 「地域とともに」

空港みずからエアラインとのリレーション構築を図り、 航空ネットワークを拡充

実現した新規就航・増便路線

路線	航空会社	運航日	運航開始日	年間 想定旅客数
台北	タイガーエア 台湾 LCC	週4便 (火・水・金・土)	6/29～	5万人/年
ソウル	アジアナ航空 FSC	週4便→毎日	6/28～	9万人/年

就航断念:

エアアジア・ジャパン: 仙台 = 中部セントレア

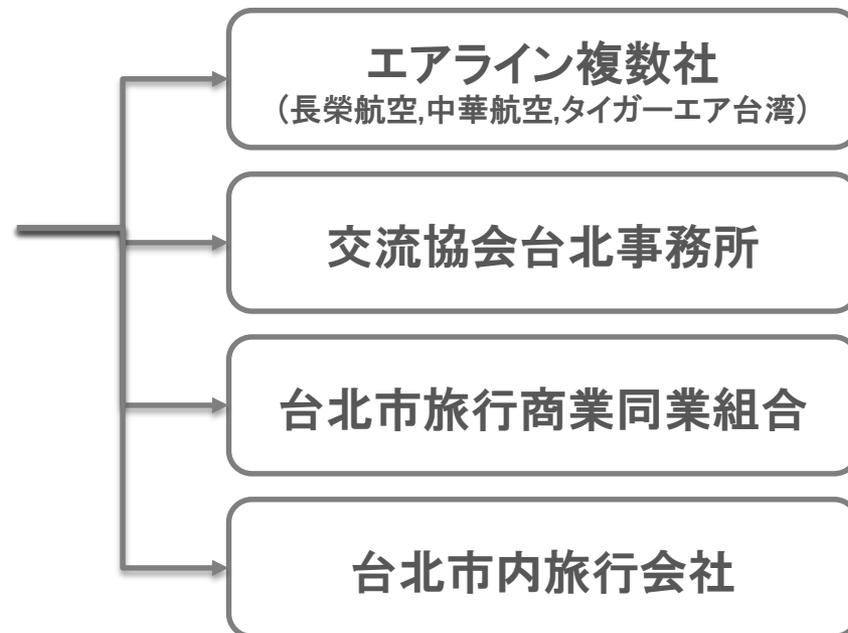
5月8日～11日に台湾ミッションで台北を訪問

メンバー

- 東北経済連合会
- 東北六県商工会議所連合会
- 東北観光推進機構
- JATA東北支部
- 仙台国際空港(株)
- 岩手県(一部)

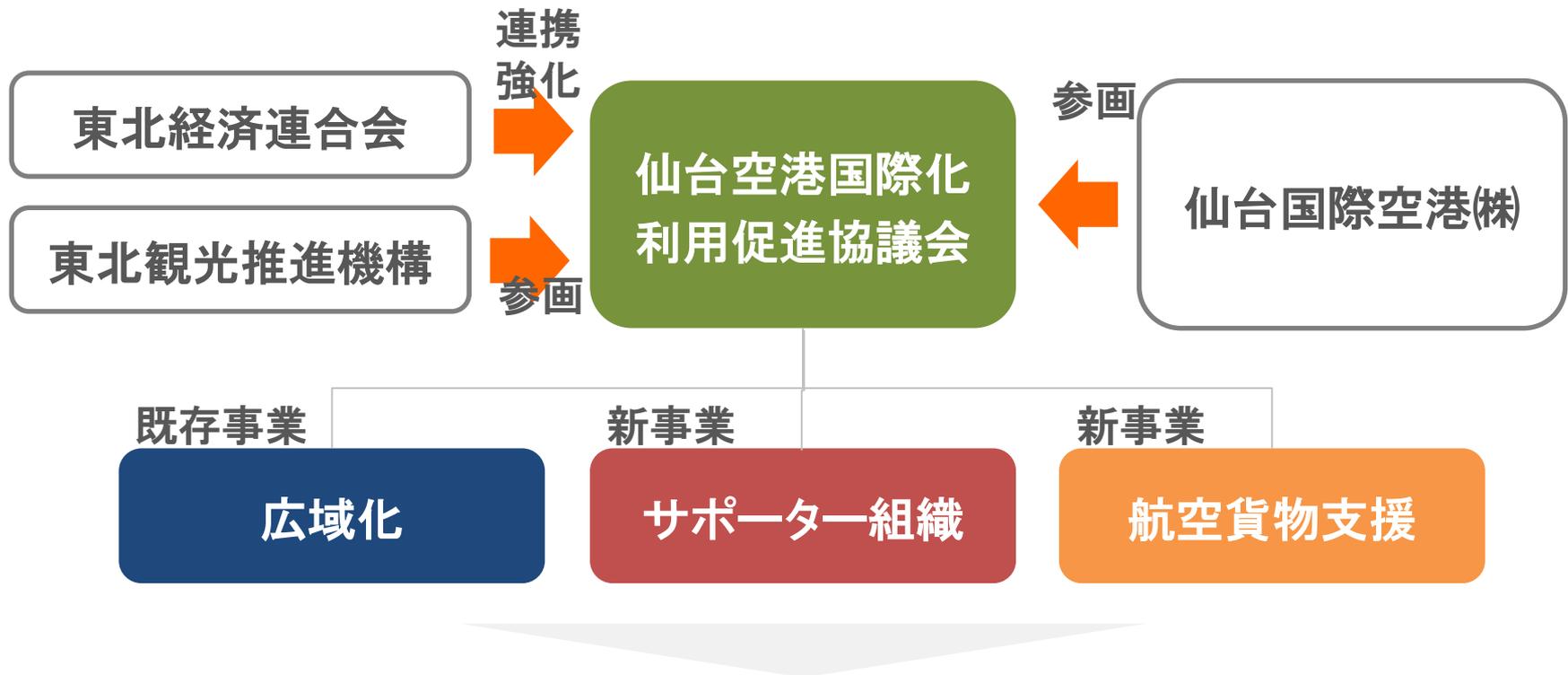


訪問先



- 台湾→東北の旅行需要が強いことを確認
- 東北→台湾の送客をコミット
- エアラインに対し、陳情に加え、商談も
 - LCCからも団体枠のコミットを得る

仙台空港国際化利用促進協議会をプラットフォームに 地域の皆さまとともに航空需要拡大を目指す



エアライン誘致・航空需要喚起(旅客・貨物)

海外では、「スター」しか認知されない！

スターの育成
⇒ 「SNOW BRAND」

東北全体のスノーリゾート
(雪体験への波及)

他エリアへの
興味拡大



他の季節
に再訪

祭



東北復興アドバイザー会議で提言
→観光庁予算執行に反映



Yamadera



Ouchi-Juku



Nyuto Onsen



Kamakura



Economy



Sendai Airport

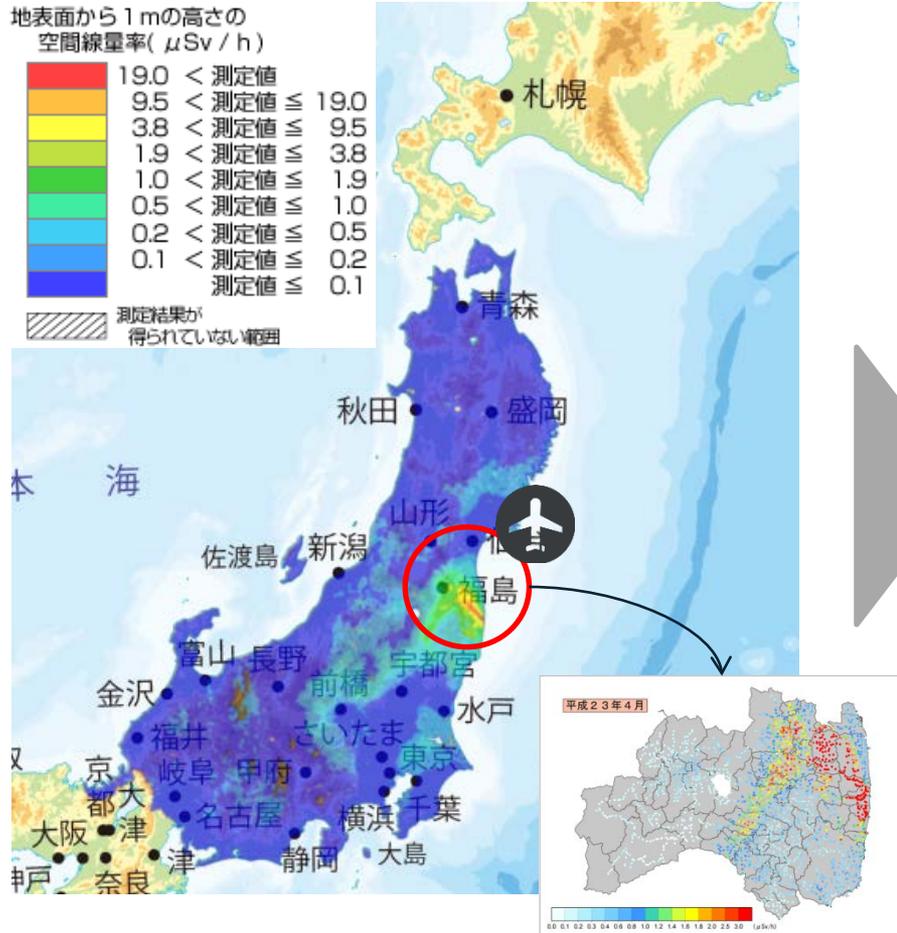
Concession PFI

Consortium

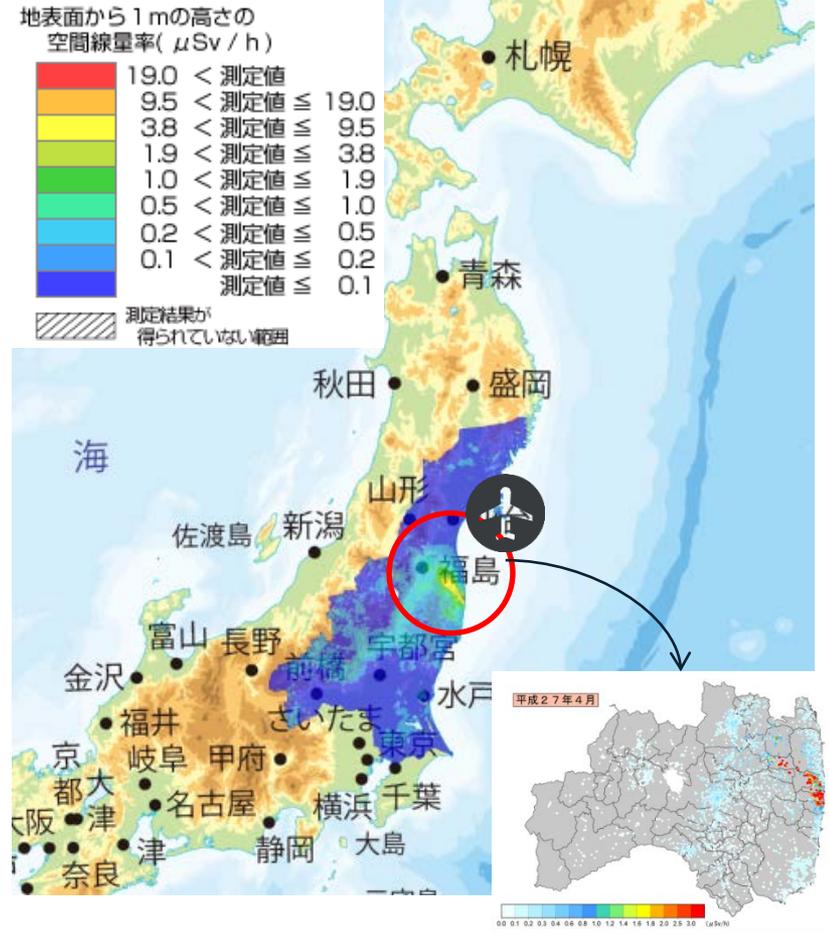
Strategy

(C)Mr. Takuya IWAI, Japan Transport Research Institute, 2016

FY 2011



FY 2015



Source: Nuclear Regulation Authority

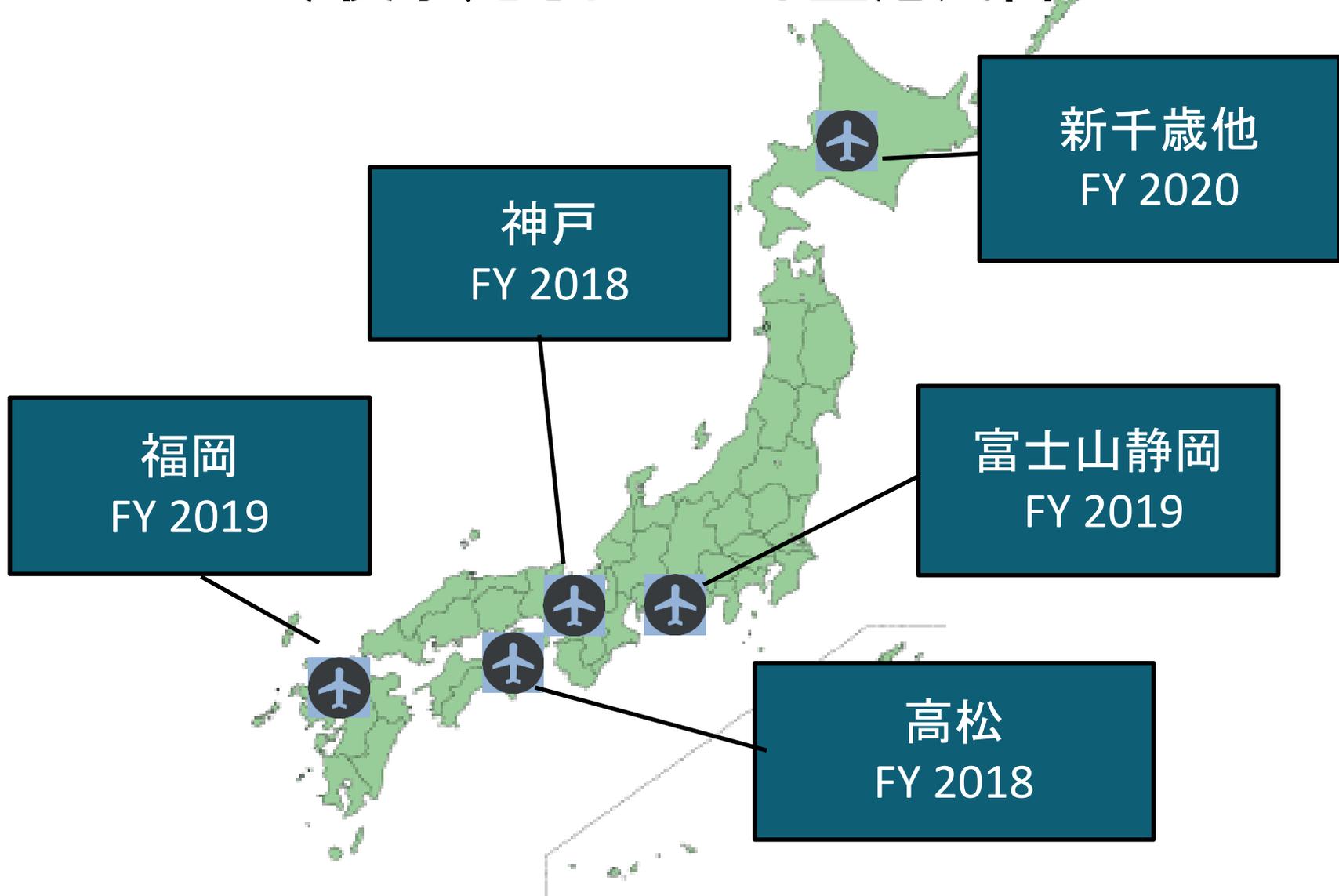
規制緩和の要望

- CIQ施設、体制のフレキシブル化
- エアサイドの店舗に関する規制
- 到着エリアでの免税店出店
- 東北三県数次ビザに対する緩和
- 航空灯火使用可能製品の拡大
- 制限区域内における工事作業の時間制限緩和



5. 今後に向けて

今後予定されている空港民営化



空港民営化の政策目的

コンセッション制度には様々な使い道があるが、

空港に当てはめた場合には、
「交流人口の拡大」が政策目的になる
ことが増えている。



「官から民へ」に加え、
「地域おこし」「インバウンド誘致」という
政策のクロスポイントに。

※単なる「投資」ではなく、多大なステークホルダーと協働する「事業」

地域にとって「良い」空港民営化を実現するには

1. 民営化の主目的を特定、明示する

「本当に欲しいものは何か？」

- ・インバウンド促進？
- ・行政負担の軽減？
- ・積極的な設備投資？

2. 必要条件を特定、明示する

「変えてはいけないものは何か？」

- ・従業員の雇用？
- ・施設の管理水準？

3. 公正な競争を実現する

- ・公正な競争をさせ、がんばらせる
- ・結果、地域に一番いい提案が採用される



東北の空を、世界の空へ。
Bringing the World to Tohoku