

平成27年4月14日



産業競争力会議
実行実現点検会合(第16回)
配付資料

空港民営化を成功に導くために

～ 仙台空港発“日本再興”への挑戦 ～



宮城県知事 村井 嘉浩



本日本話させていただきますこと

1 空港民営化のねらい

－ 交流人口拡大・東北再興 －

2 空港民営化成功のモデル

－ ゴールドコースト空港視察で得たこと －

3 地元からの提言

－ 空港民営化を通じた日本再興のために －



東北地方の定住人口将来予測

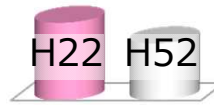
▽ 平成52年(25年後)の東北の定住人口は
現在の4分の3まで減少(減少率は全国最大)

→ 「**交流人口の拡大**」で補うしか打開策なし

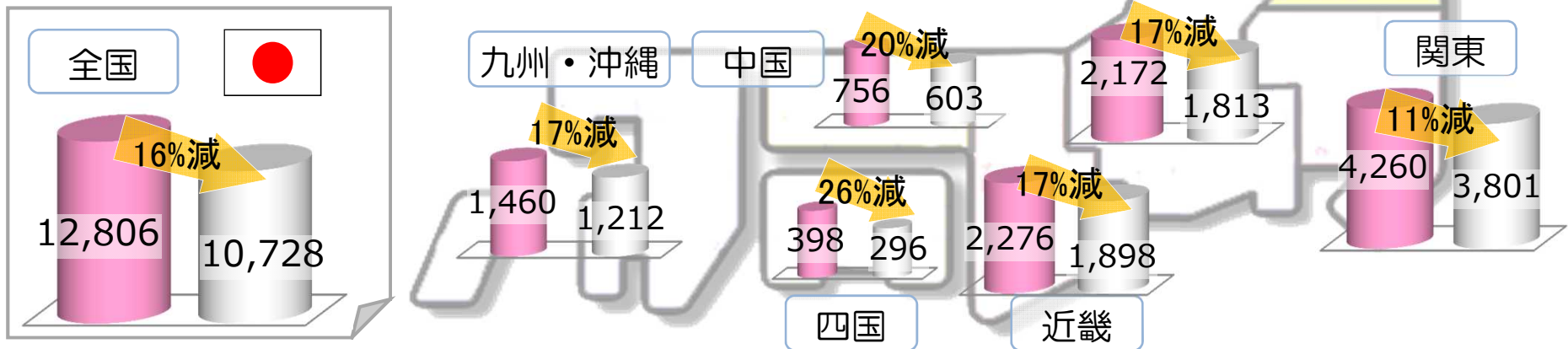
【東北の将来人口推計】

年	H22	H32	H42	H52
人口	934万人	861万人	776万人	686万人
H22比	—	▲8%	▲17%	▲27%

地域別将来人口推計(万人)



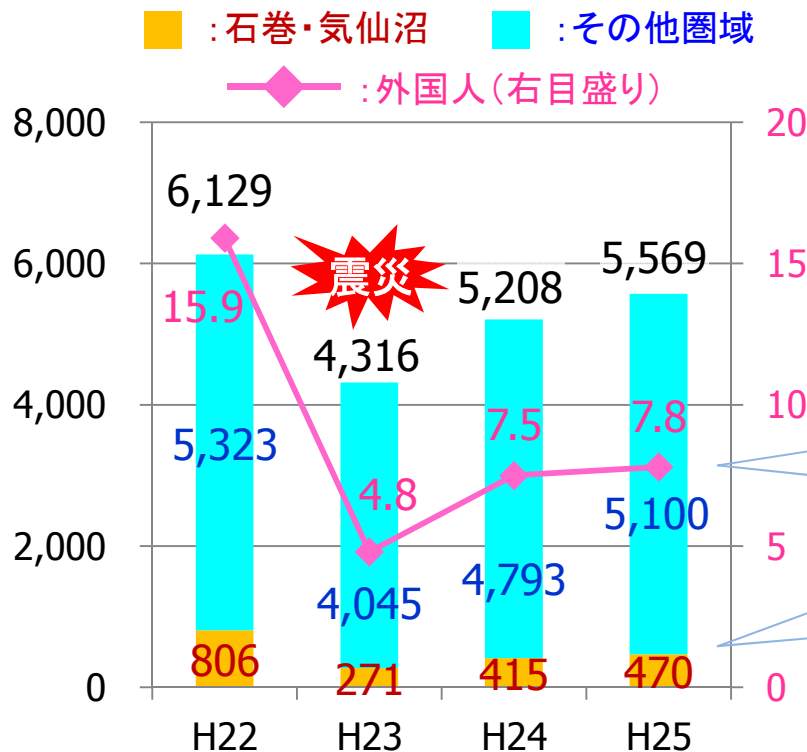
出典: 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」



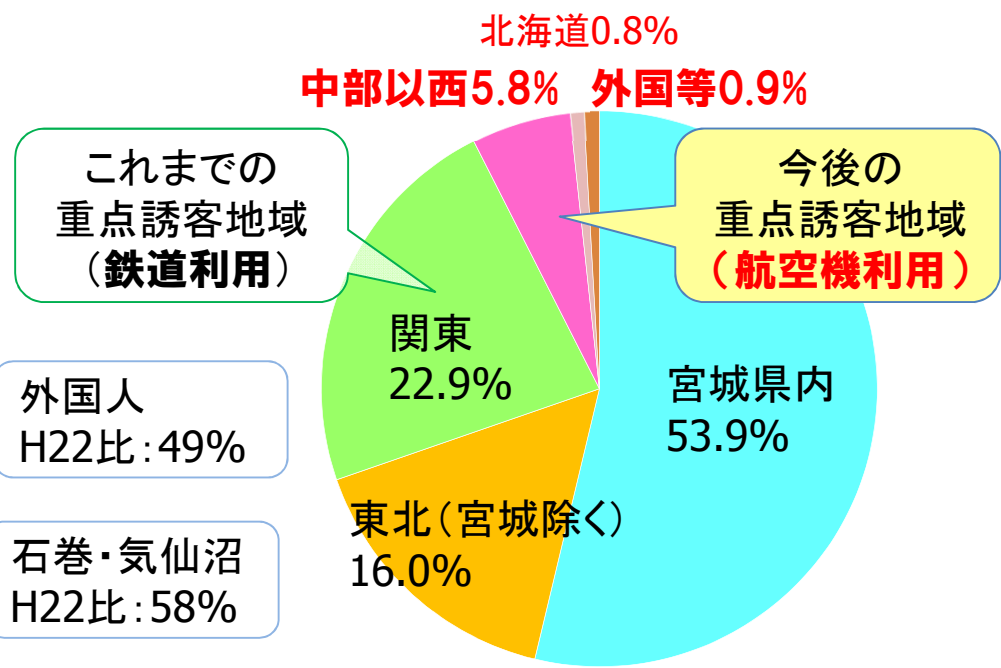
震災後の交流人口減少（宮城）

▽ 県全体の観光客は、震災前の9割まで回復するも、沿岸部の回復に遅れ
 ▽ また、風評被害の影響等から外国人観光客は伸び悩み
 → 今後は中部以西・海外からの誘客強化に一層取り組む必要あり

宮城県の圏域別観光客入込数と外国人観光客宿泊者数（万人）



宮城県の誘客範囲（H24観光動態調査）



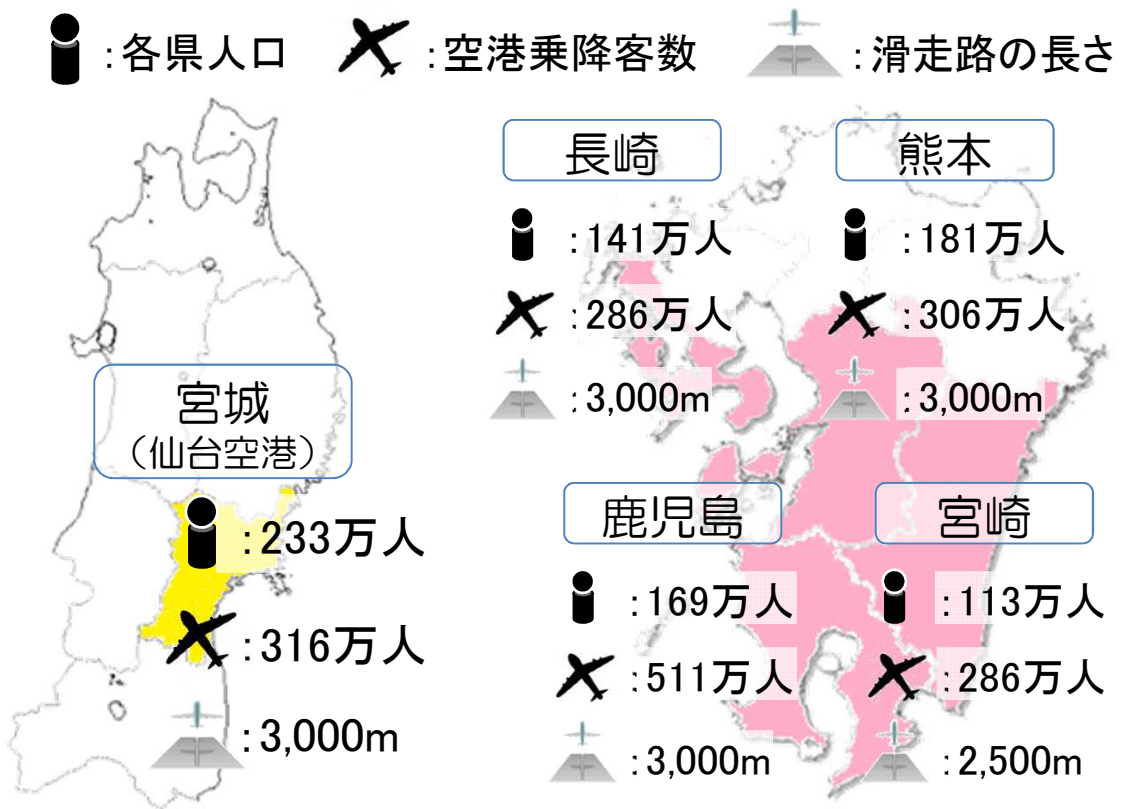
仙台空港の現状（人口規模と乗降客数・九州との対比）

▽ **羽田便のない仙台空港**は、他地域に比べ人口規模に対する乗降客が少数
 → 乗降客数の維持拡大には、**中部以西・海外との一層の路線拡充**が不可欠

乗降客数ランキング（H25）

順位	空港名	乗降客数
1	羽田	6,960万人
2	成田	3,313万人
3	福岡	1,929万人
...
9	鹿児島	511万人
10	仙台	316万人
11	熊本	306万人
12	長崎	286万人
13	宮崎	286万人
...

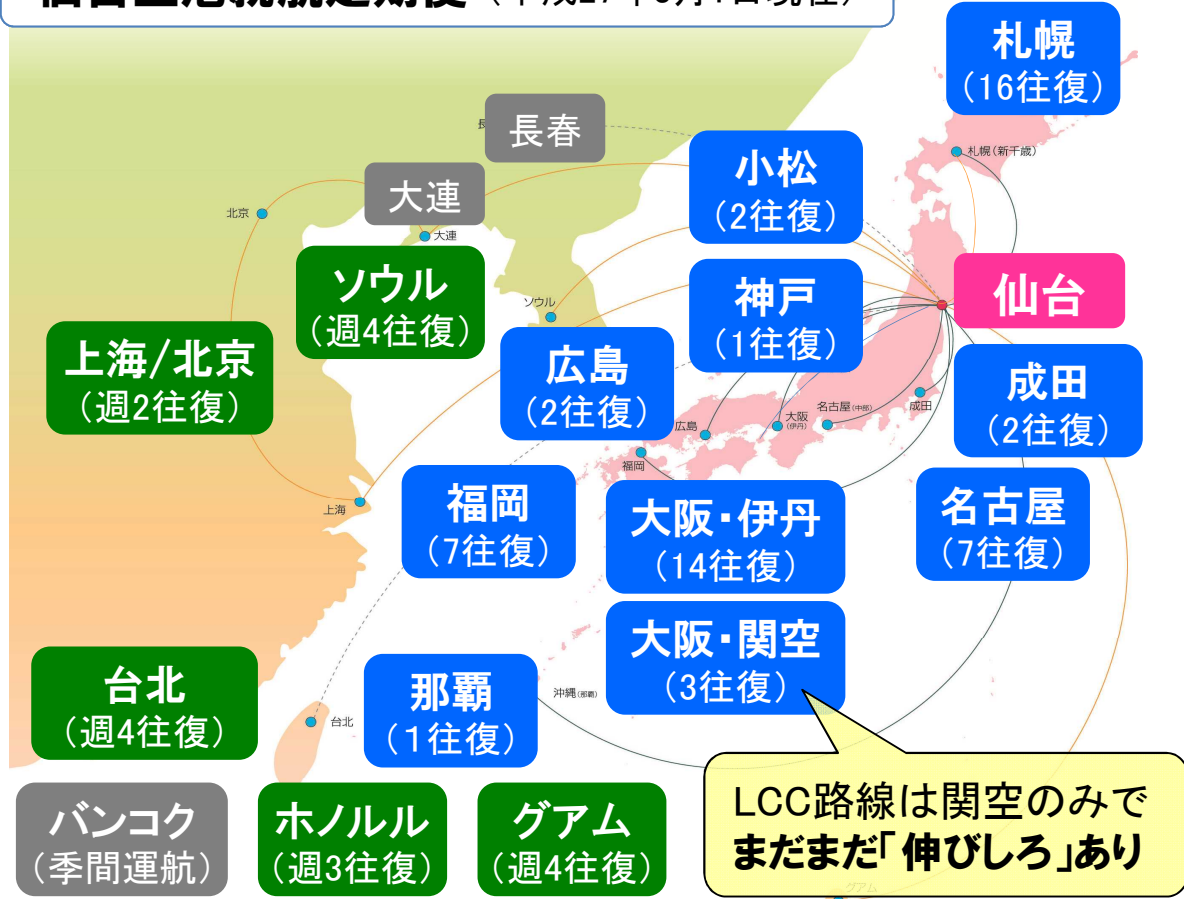
仙台空港と九州地域の空港との比較（H25）



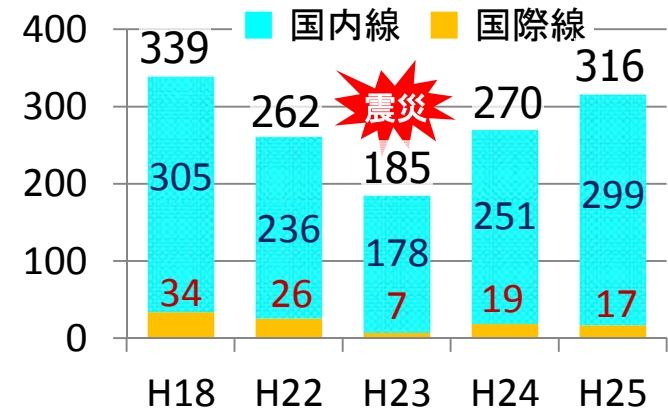
仙台空港の現状（就航状況・乗降客数・貨物量）

- ▽ 東北唯一の国管理空港で国内10路線・海外5路線が運航中
- ▽ 国内旅客は震災前を上回る水準まで回復も、海外旅客・貨物量回復に遅れ

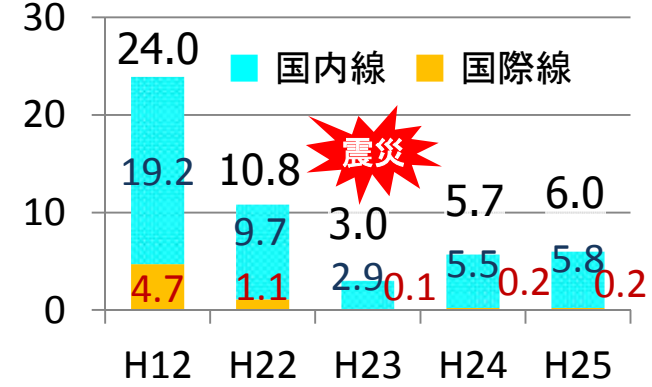
仙台空港就航定期便（平成27年3月1日現在）



乗降客数（万人）



貨物取扱量（千トン）



“東北再興”の絶対条件・仙台空港の活性化

仙台空港
活性化の鍵

既存航空路線に加え、LCC路線を大幅に拡大する

そのためには

① 着陸料の軽減

LCC路線拡大の鍵

② 「LCCの考え」に
合致した空港運営

ところが…

今までの問題点（空港法・航空法等の規制）

- ① 全国28空港の着陸料収入を特別会計でプール管理（経営感覚の欠如）
- ② 滑走路・駐車場等（国）と空港ビル等（第三セクター）の運営主体が分離
- ③ 空港及び周辺地域の活性化に民間資本が入りにくい

そこで

民営化
（新法制定）

民間による空港・関連施設の一体的経営で収益を改善し、
着陸料軽減や空港等の整備に柔軟に充当できるようになった

効果発揮

東北再興の
拠点化

東北全体の活性化をけん引する拠点空港へ
（過去ピーク時の2倍となる**600万人・5万トン実現**をめざす）



本日本話させていただきますこと

1 空港民営化のねらい

— 交流人口拡大・東北再興 —

2 空港民営化成功のモデル

— ゴールドコースト空港視察で得たこと —

3 地元からの提言

— 空港民営化を通じた日本再興のために —



民営化後のあるべき姿確認（オーストラリア空港視察）

▽ 仙台空港民営化の正式決定（平成26年4月「実施方針」公表）を受け、
民営化後の空港と地域の成長の鍵を自らの目と耳で確認
→ **大空港に近接しながらも、成長を続けるゴールドコースト空港**に注目

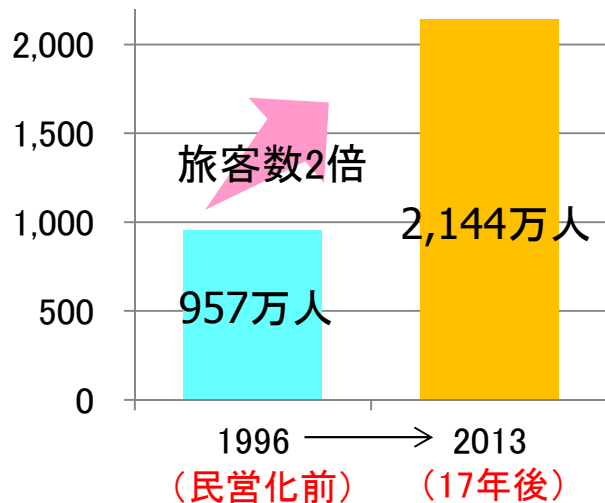
● ブリスベン空港（1997年民営化） ← 約100km → ● ゴールドコースト空港（1998年民営化）

- 市中心部から北東13km
（車20分，鉄道20分）
- 滑走路2本（3,560m / 1,700m）
- 24時間運用，敷地2,700ha

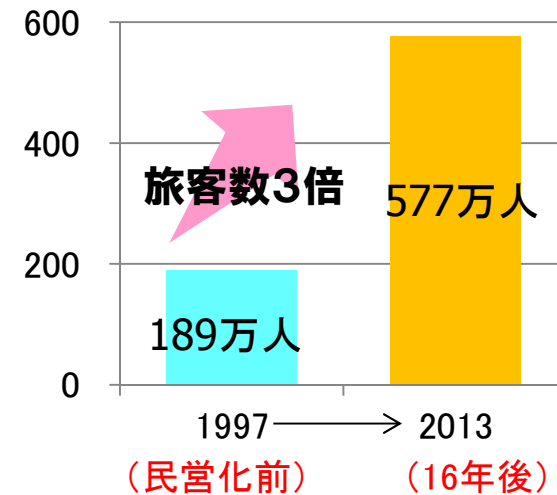
オーストラリア連邦



- 市中心部から南25km（車45分）
- 滑走路2本（2,500m / 580m）
- 運用時間 6:00～23:00
- **LCCハブ空港**，敷地285ha



日程	2014年5月12日～16日
視察先	シドニー市，ブリスベン市， ゴールドコースト市 ほか



(参考) オーストラリア民営空港と仙台空港の比較

ポイント	ブリスベン空港	ゴールドコースト空港	仙台空港
運用時間	24時間	17時間(6:00-23:00)	14時間(7:30-21:30)
旅客数	約2,144万人(2013年)	約577万人(2013年)	316万人(2013年度)
国内線:国際線の旅客数割合	78:22	85:15 (国内線の15%は外国人)	94:6
着陸回数(2013年)	192,326回(527回/日)	38,692回(106回/日)	22,766回(62回/日)
敷地面積	約2,700ha	約285ha	約239ha
収益改善の取組 (非航空系収入増)	広大な敷地を活用した 不動産収入	顧客の動線を熟慮した 飲食・物販・駐車場収入	—
組織体制	航空マーケティング, 駐車場, 小売, 不動産, 金融等の 専門家を担当者として配置		—
着陸料設定の特徴	航空会社個別に契約 (空港投資に応じ値上げ)	旅客数に比例・LCC優遇 (国際線はブリスベンの半額)	一律(機体重量)
保安区域への入場	保安検査を受ければ 航空券なしでも入場可		航空券を有している者 特別許可を受けた者
免税店設置場所	出国後エリア(出発時) + 入国前エリア(到着時)		出国後エリアのみ
空港将来計画	5年間のマスタープラン策定義務		民営化後は義務化



(参考) 旅客ターミナルの比較

ゴールドコースト空港

- ▽ コンパクトな平屋建
(×デザイン賞獲得 → ◎機能性)



【出典】Gold Coast Airport Pty Ltd 資料

仙台空港

- ▽ デザイン性に富んだ外観
- ▽ 3階建+屋上展望デッキあり



チェックインフロアー（国内線・国際線共通）

- ▽ 一階建てのフラットな建物でスーツケースを持つ移動が楽
- ▽ 物販・飲食施設を制限エリア内に置くことで待機スペースを十分に確保
- ▽ 外国人旅行者(日本人・中国人)接遇スタッフを配置（国際線稼働時間）



日本人スタッフ(3名常駐)



保安検査場

- ▽ 航空券を持たない人(見送り等)でも検査を受ければ保安区域へ立入可能
- ※ 国内線利用者, 国際線利用者, 出迎え・見送りの人達, **全員が通過**する
- 小売収入の拡大が必要な空港運営権者ならではの発想

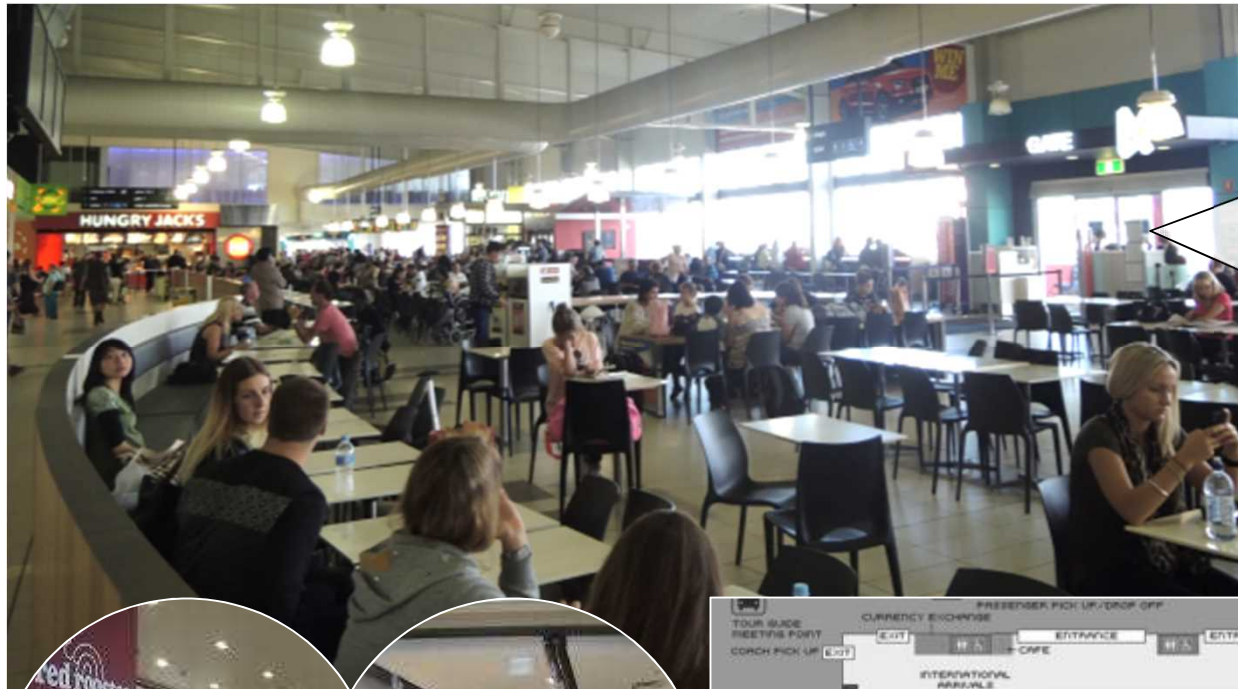


日本では安全確保のため、航空機利用者と特別に許可を受けた者以外は保安区域へ入場できない



物販・飲食エリア①

- ▽ 保安区域内にある広い待合スペースを囲むように物販・飲食施設を設置
- ▽ 搭乗口がすぐ傍（飛行機も目視できる）で、時間ギリギリまで食事・買物が可能



搭乗口の目の前に駐機
(すぐに搭乗が可能)



物販・飲食エリア②

- ▽ テナント料は売上連動 or 占有面積(最低賃料)のいずれか高い額
- ▽ 運営権者が毎月売上をチェックし, 業績低迷のテナントは積極的に入れ替え



※ 保安検査場出口の傍にある上記2つのチェーン店(サングラス/ヌードルショップ)は
ゴールドコースト空港店が国内で最大の売上店舗となっている。

物販・飲食エリア③（販売促進の工夫）

利用者向け（高級車が当たる懸賞）

▽ 飲食20ドル／物販40ドル以上のレシートを添付して応募

店舗スタッフ向け（営業報奨金）

▽ 応募レシートで売上が最大であったスタッフに2万ドルの賞金を贈呈



免税店

- ▽ 出国審査を抜けると、必ず免税店を通過するように設計
- ▽ 入国前エリアにも免税店が設置されており、帰国時も購入が可能

出国後エリア（ゴールドコースト空港）



入国前エリア（シドニー空港）



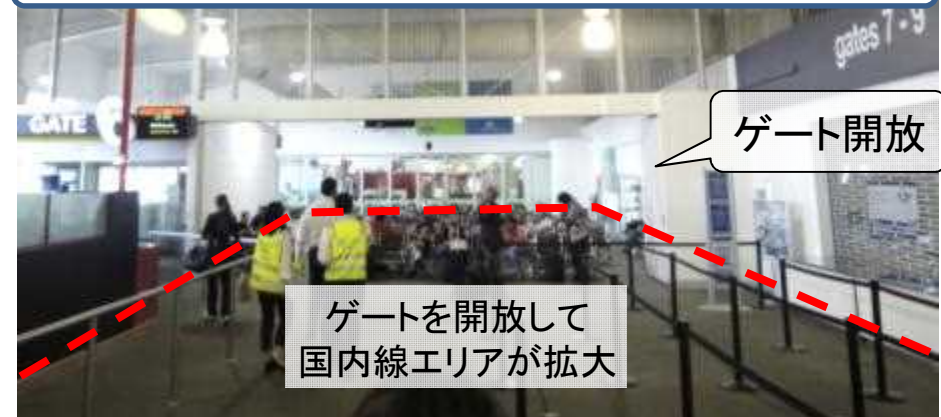
スイングゲート（国際線フロアー ⇄ 国内線フロアー）

▽ 国際線（総旅客数の15%）の発着時刻を6:00-11:00に集中するよう調整，
11:00以降はゲートを開放して国内線エリアを拡大（搭乗口も増やせる）

国際線稼働時（6:00-11:00の5時間）



国際線閉鎖時（11:00-23:00の12時間）



手荷物受取所（国内線）

▽ 保安区域外に配置，荷物待ち時間をねらった広告ブースも設置



駐車場＋大学誘致（限られた敷地の有効活用）

【駐車場】

- ▽ 空港入口への距離，屋根の有無，利用期間等に応じた**柔軟な料金体系**
- ▽ 投資・管理コスト抑制のため，**全て平面駐車場**

【大学誘致】

- ▽ 土地の賃貸料に加え，**大学関係者の駐車場利用料も見込める**
（＝観光のオフ期における駐車場稼働率向上に貢献）

計3,000台以上の駐車スペース
（洗車等のオプションサービスもあり）



サザンクロス大学



航空会社の要望に沿った空港づくり①

▽ ターミナル増築完了後にラウンジ設置を要請され柔軟に対応



スペースがなく、
店舗の2階に建設

ヴァージン航空・ラウンジ

カンタス航空・ラウンジ



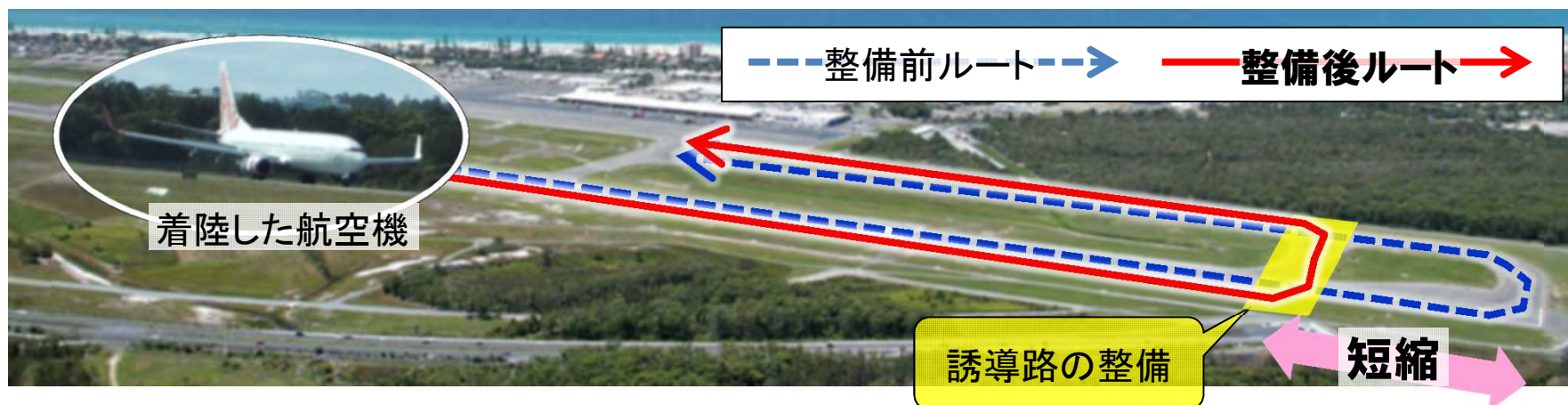
航空会社の要望に沿った空港づくり ②

- ▽ ボーディングブリッジを使わず、ターミナルに近接して駐機できるように配慮
→ 旅客の乗降時間短縮(機材繰り効率化)・施設使用料の低減を可能に



後部出口からの
歩行距離も短い

- ▽ 最も燃費の悪い地上移動の距離を短縮するため、誘導路を整備



収益還元のお考え方（“いい空港づくり”への優先投資）

▽ 経営改善で得た利益を「もっと使い勝手のいい空港づくり」への原資に
 → フルサービスの一般航空会社（FSA※）の就航数も大幅に増加するなど、
 LCCハブ空港から“ハイブリッド空港”へと変革しつつ成長を続けている

※ FSA: Full Service Airline の略

ゴールドコースト空港・主な投資例



滑走路延長



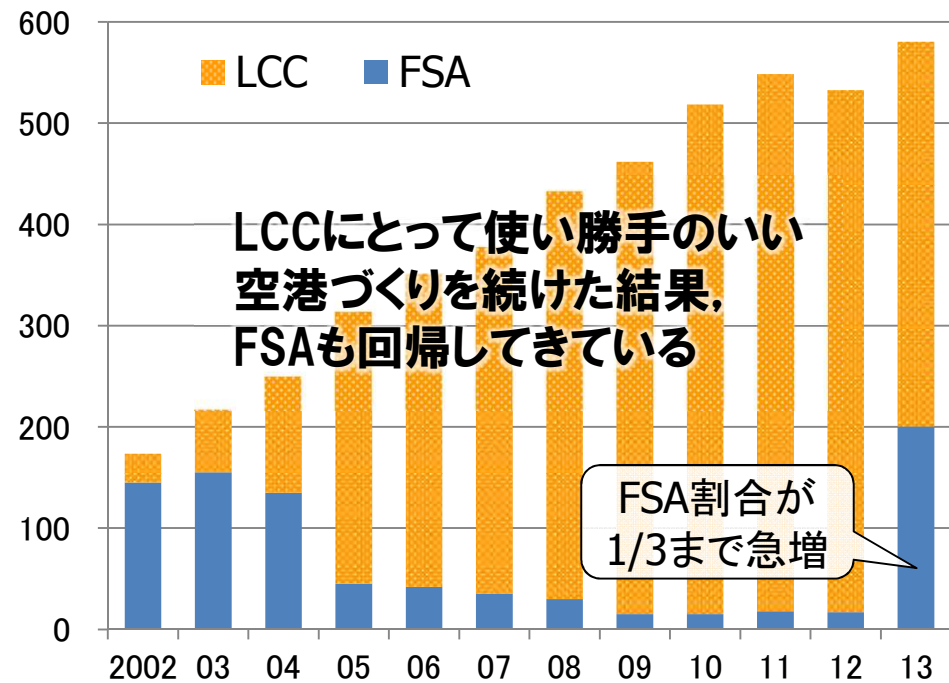
燃料施設増強



LCCターミナル増設

【出典】Gold Coast Airport Pty Ltd 資料

ゴールドコースト空港・利用者内訳の推移（万人）



本日お話をさせていただくこと

1 空港民営化のねらい

－ 交流人口拡大・東北再興 －

2 空港民営化成功のモデル

－ ゴールドコースト空港視察で得たこと －

3 地元からの提言

－ 空港民営化を通じた日本再興のために －



宮城県が考える仙台空港民営化の目的（再確認）



- ▽ 民営化を契機に**東北再興の拠点空港化（600万人・5万トン）**をめざす
- 民営化後、運営権者や自治体等が「**地域の発展をけん引する空港づくり**」に積極的・意欲的に取り組めるような環境づくりへの支援をお願いしたい

空港民営化を成功に導く “好循環”



“空港民営化第一号”を“成功モデル空港”へと育て上げ、
コンセッション制度の活用を通じた日本再興戦略の実現に貢献する



【御提案】コンセッション活用に向けた国の支援

1 運営権者に対する支援例

規制緩和

- **収益性向上に資する規制緩和**（運営権者の要望に応じた対応）
 - ◇ 航空券を持たない一般客の保安区域への立入
 - ◇ 国際線・入国エリア内における免税店の設置 など

インセンティブ

- 着陸料等軽減や空港施設整備等を行った場合の**税制優遇措置**
- **大規模災害時の国の支援(費用負担)・役割分担の明確化**

手続簡素化・迅速化

- **空港運用時間延長(24時間化)手続き迅速化**
 - ◇ CIQ※・管制業務等要員の確保, 官公庁調整の窓口一本化 など
- **滑走路・誘導路等整備(重要変更)に係る国の承認迅速化**

※ Customs(税関), Immigration(出入国管理), Quarantine(検疫)

2 関係事業者に対する支援例

規制緩和

- **空港周辺開発に関する規制緩和等**（**復興整備事業の特例を横展開**）
 - ◇ 開発許可・農地転用の特例, 許可手続の窓口一本化 など

3 地元自治体に対する支援例

インセンティブ

- 運営権者の空港施設(例:LCC専用のターミナル・駐機場)整備等に対して**地元自治体が行う支援策への国の支援**(国施設の移設等)

