

# 仙台空港とアクセス鉄道の復興について ～空港経営一体化と PPP 導入の可能性を考える～

入江 貴裕

株式会社日本経済研究所 震災復興プロジェクトチーム

本論では、震災で甚大な被害を受けた仙台空港とアクセス鉄道等の復旧及び、その後の経営のあり方につき、課題を明確にしたうえで、その解決策として、「経営一体化と PPP 導入」を軸とした提案を考察してみたい。

## 仙台空港を巡る甚大な被害

東日本大震災では東北の空の玄関、仙台空港も地震と津波の被害を受け、滑走路の半分以上が泥を被った。ターミナルビルも土砂や流木等が散乱している状態だったが、本年7月には、国内定期便が完全に再開される等、着実に復旧が進んでいる。しかし国際定期便や、アクセス鉄道の再開はこれからとなっており、被害額も県の試算によると、仙台空港ターミナル関係が55億円、仙台エアカーゴターミナルが8億円、仙台空港アクセス鉄道が40億円と、仙台空港関連だけで100億円以上に達している。さらに管制業務施設など国関連施設の被害を加えれば、被害額はさらに増加するものと思われる。

まず、これら仙台空港関連施設の被害と復旧への取組みをみてみよう。最も被害が大きいとされたターミナルビル部分を運営する仙台空港ビル株は宮城県出資の第3セクターであり、日常的にはテナント収入を中心に独立採算的な経営が行われているが、今回の被災にあたり復旧のため県から10億円の増資、国土交通省から51億円の無利子融資を受けることになった。

一方、滑走路やエプロン等空港の基本施設の運営は、全国に28ある国管理空港の一つとして、国の管理の下、運営されており、会計上も特別会計（社会資本整備事業特別会計・空港整備勘定の内数）によ

り、他の国管理空港と一体的に管理されている。因みに、今回の復旧費用は、一般会計からの繰入れで賄われているものと思われる。また、空港内駐車場の経営は、各地の空港の駐車場を管理する(財)空港環境整備協会が行っている。

県の発表で、ターミナルビルに次ぎ被害が大きいとされた仙台空港アクセス鉄道（仙台空港鉄道株が運営）は、JR 仙台駅と仙台空港を最速17分で連絡する鉄道（名取～仙台空港間7.1km、名取～仙台間は JR 東北本線に乗入れ）である。滑走路を潜るトンネル部が水没するなど被害が大きく、復旧にはかなりの時日を要する状況にある。現在迄に仙台から美田園までは部分復旧したが、残る美田園～仙台空港間（1 駅）が復旧し、アクセス鉄道としての本来の機能が戻るのは秋以降になる見込みである。

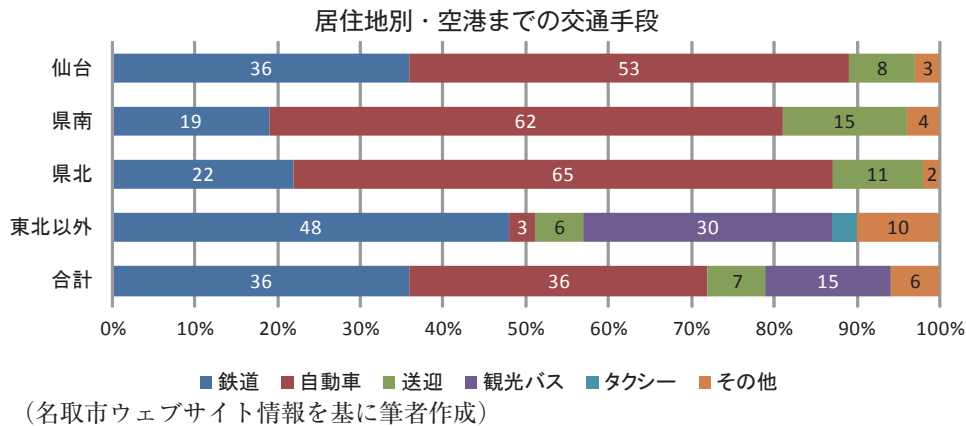
## 仙台空港アクセス鉄道の被災と経営課題

上記のうち仙台アクセス鉄道は、もともと開業にあたり、多額の建設投資を必要とした事業であり、開業前から多額の有利子負債を抱えた上、開業後も国内景気低迷やリーマン・ショックの影響等で、空港利用者数が低迷したことにより、鉄道利用客も伸び悩み等、経営は厳しい状況にあった。

ここで震災前の仙台空港利用者のアクセス交通手段を居住地別にみると、宮城県内、特に仙台以外の県内地域においてマイカーの利用割合が高くなっている。この理由として、アクセス鉄道が仙台止まりで県北や県南に直接乗入れていないこと、(財)空港環境整備協会が管轄する空港駐車場の料金が低水準に設定されていること 等が考えられる。

加えて、経営面で期待していた新駅を拠点とした

株式会社日本経済研究所では、東日本大震災における被災地域の一日も早い復興を願い、被災地域の復興・再生に向けた方策や提案の企画・検討・実施に取り組む社内横断的なプロジェクトチームを設置、日々、調査研究や議論を行っております。2011年7月号より、この震災復興プロジェクトチームのメンバーによる復興の推進に向けた意見や提案の要約を掲載させていただきます。



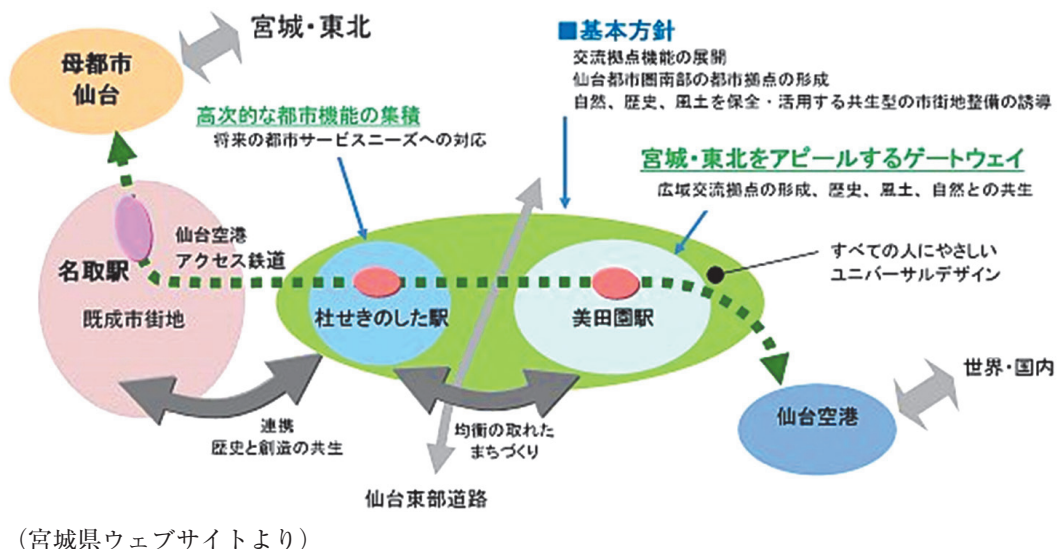
沿線の住宅開発（「なとりりんくうタウン」計画人口6,500人）が計画通り進捗しなかったことも、鉄道利用客の低迷につながり、経営を圧迫することになった。こうした事態を受け、震災前の時点で出資母体である県が、抜本的な支援策として、鉄道施設を取得・保有する鉄道の上下分離方式導入により、実質的な資金支援の実施を予定していたところである。

しかしながら、今回の震災は、こうした空港アクセス鉄道の経営に更に厳しい試練を加えたといえよう。仮に国や県の支援を受け、鉄道を復旧をしたとしても、津波被災の影響により沿線の開発進捗が、

当面見込めないだけに、利用客増加とそれに伴う収支向上も望みにくい状況にある。この解決には、県等による抜本的支援に加え、長期的な弛まぬ経営努力が不可欠といえよう。

他方、空港経営に関しても、昨年6月閣議決定された政府の「新成長戦略」を受け、本年7月には専門家による検討会から、国管理空港の経営のあり方として、「空港本体と空港ビル等の経営一体化」及び「コンセッションや民営化等PPPの導入」といった方向性が提示されている。

今後、震災復興を機に仙台空港でも、民間活力を活用し空港ビル事業を強化、その収益を空港本体経



営に活かし着陸料に還元する等、新たな空港経営に取り組んでいくことも考えられよう。

## 空港関連事業の経営一体化と PPP の活用

以上の通り、仙台空港及びその関連施設・諸事業は、震災前からの課題に加え、震災を機により重い課題に直面したといえよう。これらの課題に対する一つの対応策として、仙台空港本体、ターミナルビル、駐車場、アクセス鉄道の「経営一体化と PPP の活用」を考えてみたい。

まず経営の一体化により、赤字事業を黒字事業が収益補填し、赤字事業体への公的支援が軽減される、空港本体と空港ビル、アクセス鉄道等の相互調和により、空港全体としての最適サービス、最高収益を実現し得る 等のメリットが考えられる。その上で先の PFI 法改正で新たに提示されたコンセッ

ション等の PPP 手法を活用すれば、空港経営全体に民間の経営ノウハウや民間資金を導入することも期待できよう。

もちろん問題点もある。コンセッション自体が我が国でまだ実績がなく、プライシングはじめ具体的実務はどうするのか、民間は参画できるのか、国・県・第3セクター等多様な関係事業主体を一本化できるのか などである。しかしながら、国、自治体とも厳しい財政状況にある中で、官民の知恵や活力を結集し、震災復興を力強く進めていくためには、こうした新たな試みにチャレンジすることも必要ではないだろうか。

なお、内容に関しては全て筆者個人の見解に基づくものである。

### 〈震災復興プロジェクトチーム リーダーのコメント〉

東北の空の玄関、仙台空港の復興とその後の経営のあり方は、震災復興における重要検討課題の一つである。本論は、空港本体に加え、ターミナルビル等の空港関連事業、そして厳しい経営課題に直面する空港アクセス鉄道まで含めた「空港経営一体化」と、コンセッション等「新しい PPP 導入」により、復興後の仙台空港全体でのサービス向上、収益力強化、経営効率化をめざすことを提案したものである。実現に向け、クリアすべき課題も多いが、空港経営改革の先導的プランとして、また停滞気味の震災復興への PPP 活用に新たな道を拓く意欲的な問題提起としても興味深い内容といえよう。

(金谷隆正)