

**仙台空港600万人・5万トン
実現サポーター会議
キックオフミーティング資料**

2013年7月16日

**日本通運株式会社
グローバルロジスティクスソリューション部
田島 晴弥**

目次

1. 仙台空港取扱貨物の現状

2. 仙台空港の物流インフラ

- ①仙台空港高度な物流機能
- ②東北域内ネットワーク

3. 貨物を増やすための物流面の施策

- ①国際カーゴフレーターの誘致
- ②国内・国際ハブ空港との接続
- ③海外ハブ空港との接続
- ④他の空港の事例

4. 貨物を増やすための産業面での施策

- ①輸入貨物の拡大
- ②企業誘致施策

5. あるべき姿

- ①首都空港のバックアップ機能
- ②災害時の物流拠点

1. 仙台空港取扱貨物の現状

仙台空港の2010年度の国際貨物取扱いは2000年度の1/4。
東日本大震災前より減少傾向であった。

仙台空港の航空貨物の現状

2010年度取扱い量

国際線	積 603トン	卸 486トン	計1,089トン	(2000年度	4,716トン)
国内線	積4,870トン	卸4,844トン	計9,714トン	(2000年度	19,232トン)
			計10,803トン	Max	23,948トン

国際貨物取扱いは最盛期の1/4以下となっている。

国際線乗降客数

442,452(1996年)

国内線乗降客数

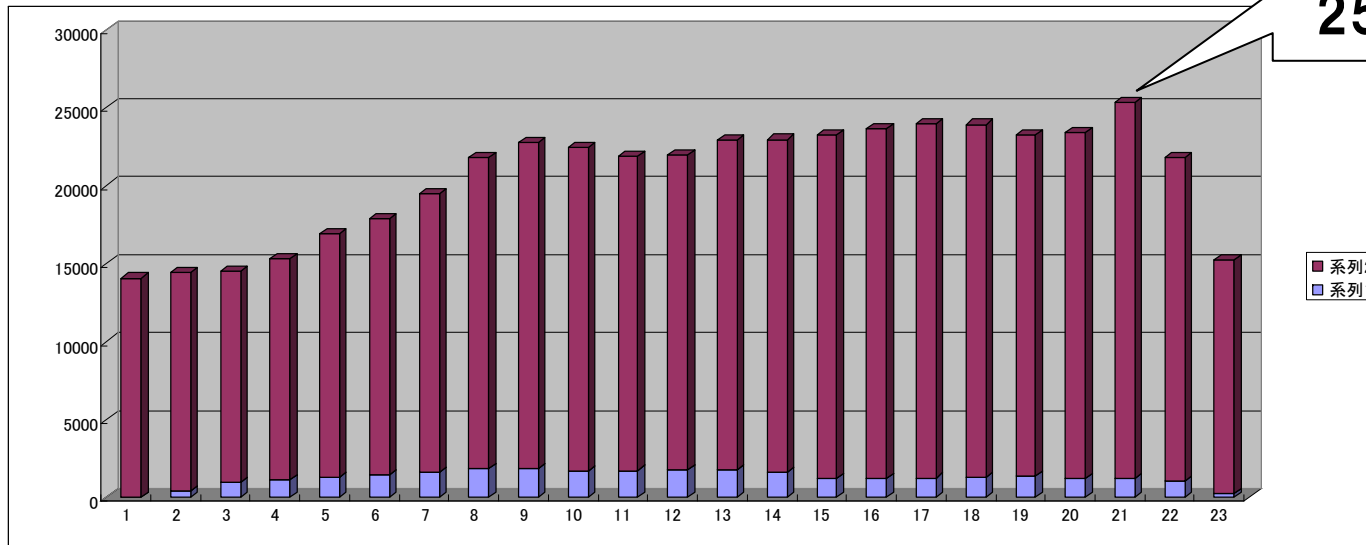
3,047,955(2006年)

Max国際・国内乗降客数

3,387,463(2006年)

① 着陸回数

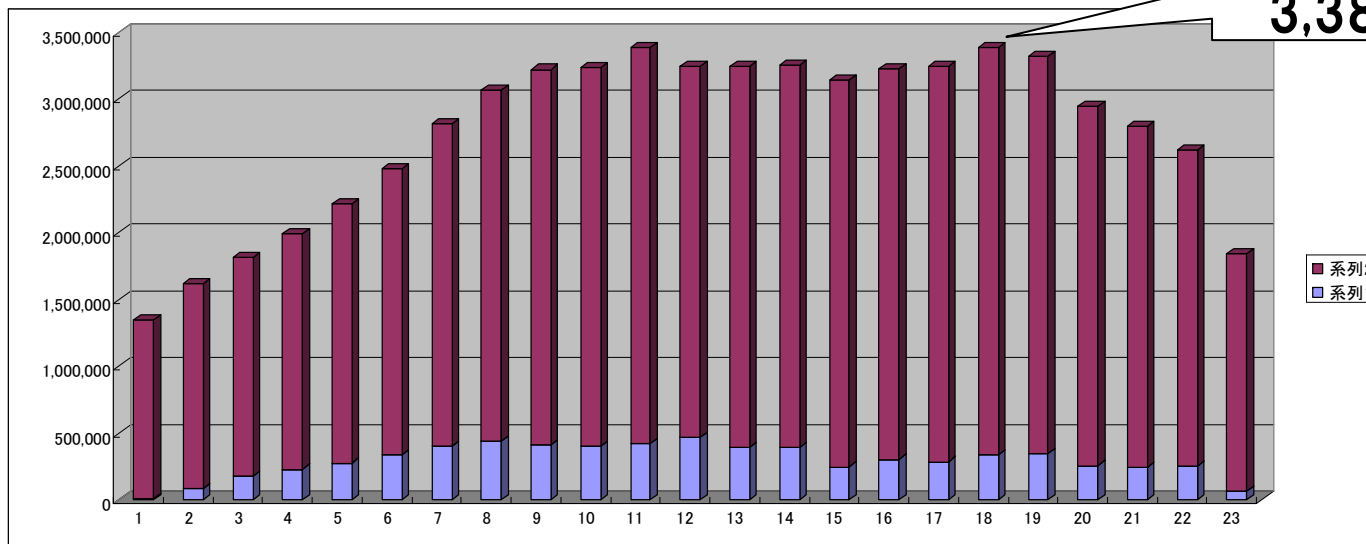
2009年
25,252回



上段: 国内線
下段: 国際線

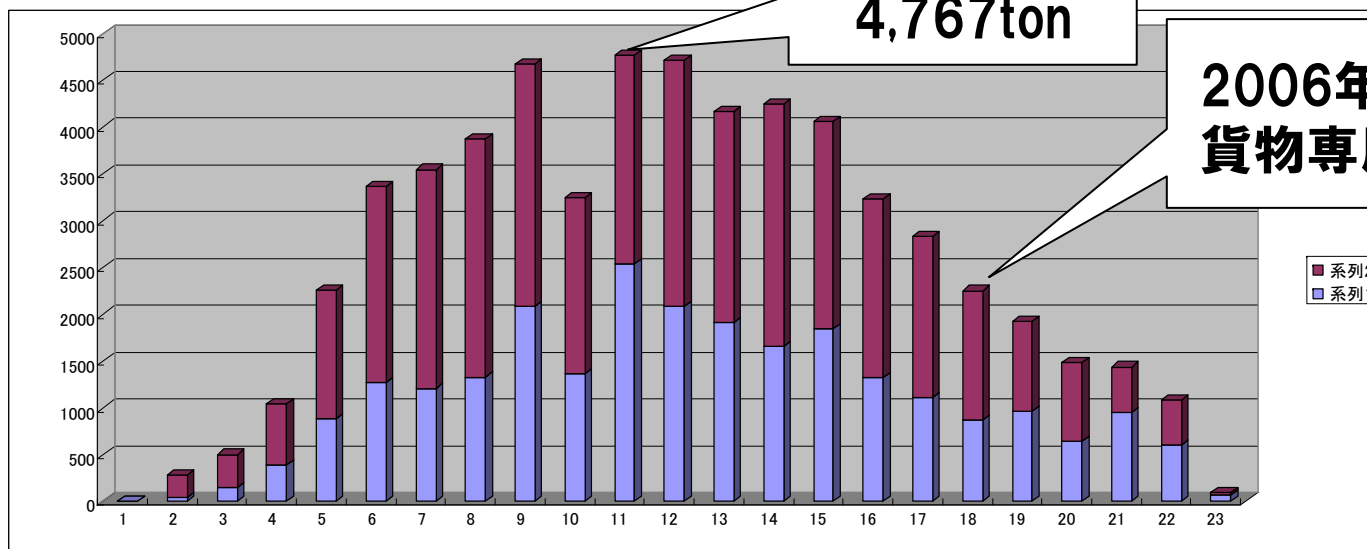
② 乗降客数

2006年
3,387,463人



上段: 国内線
下段: 国際線

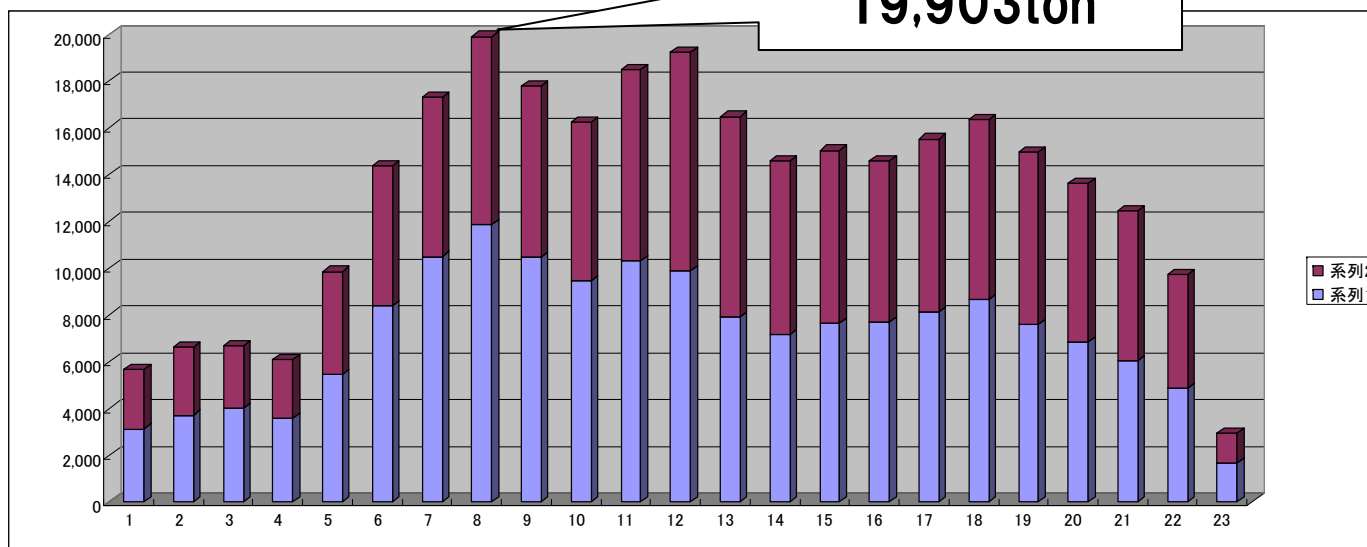
③ 貨物取扱量(国際)



上段:輸出

下段:輸入

④ 貨物取扱量(国内)



上段:仙台積み

下段:仙台卸し

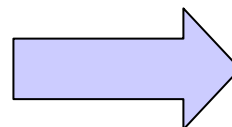
2. 仙台空港・臨空地域の物流インフラ

2-1. 空港・港・陸を組み合わせた高次サービスが可能な物流拠点

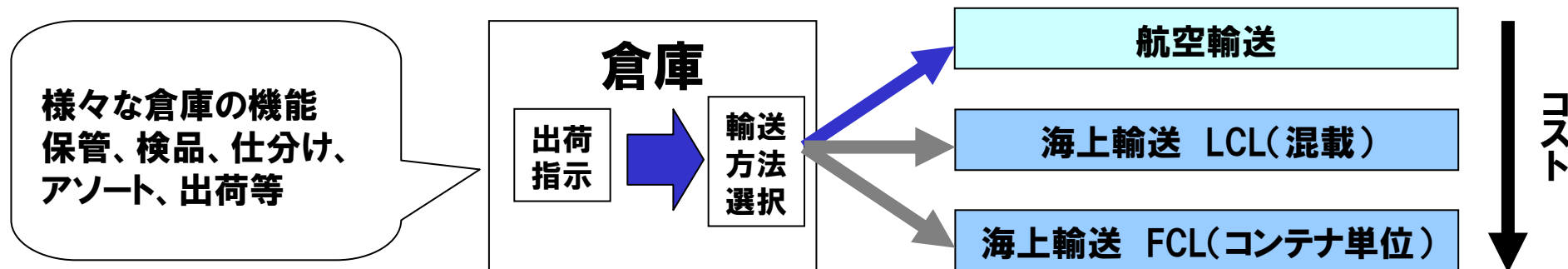
荷主は倉庫業務から海上、航空輸送までのトータルな物流サービスの提供を期待。航空便の利用は必要最小限、緊急時となっており、マルチな輸送方法選択を要望

- ・保管のみでなく、様々な物流加工を行いたい
⇒空港内では大量の保管や物流加工ができない
- ・物流コストを削減したい、柔軟な対応が求められている
⇒コスト削減策がリーマンショック後顕著となる

本当に急ぐ荷物以外は海上輸送としたい。
出荷ギリギリのタイミングで輸送方法を判断したい



空港外の倉庫施設に保管し
必要に応じて輸送モードを選択したい



2-1. 航空貨物取扱い施設の主たる機能例



JRコンテナバンニング



海上コンテナバンニング



シートパレット対応



荷捌きスペース&保税蔵置場



DC機能 ロケーション管理



空調機能付き保管倉庫、定温保管



監視モニター・各フロアセキュリティ



冷凍冷蔵庫保管

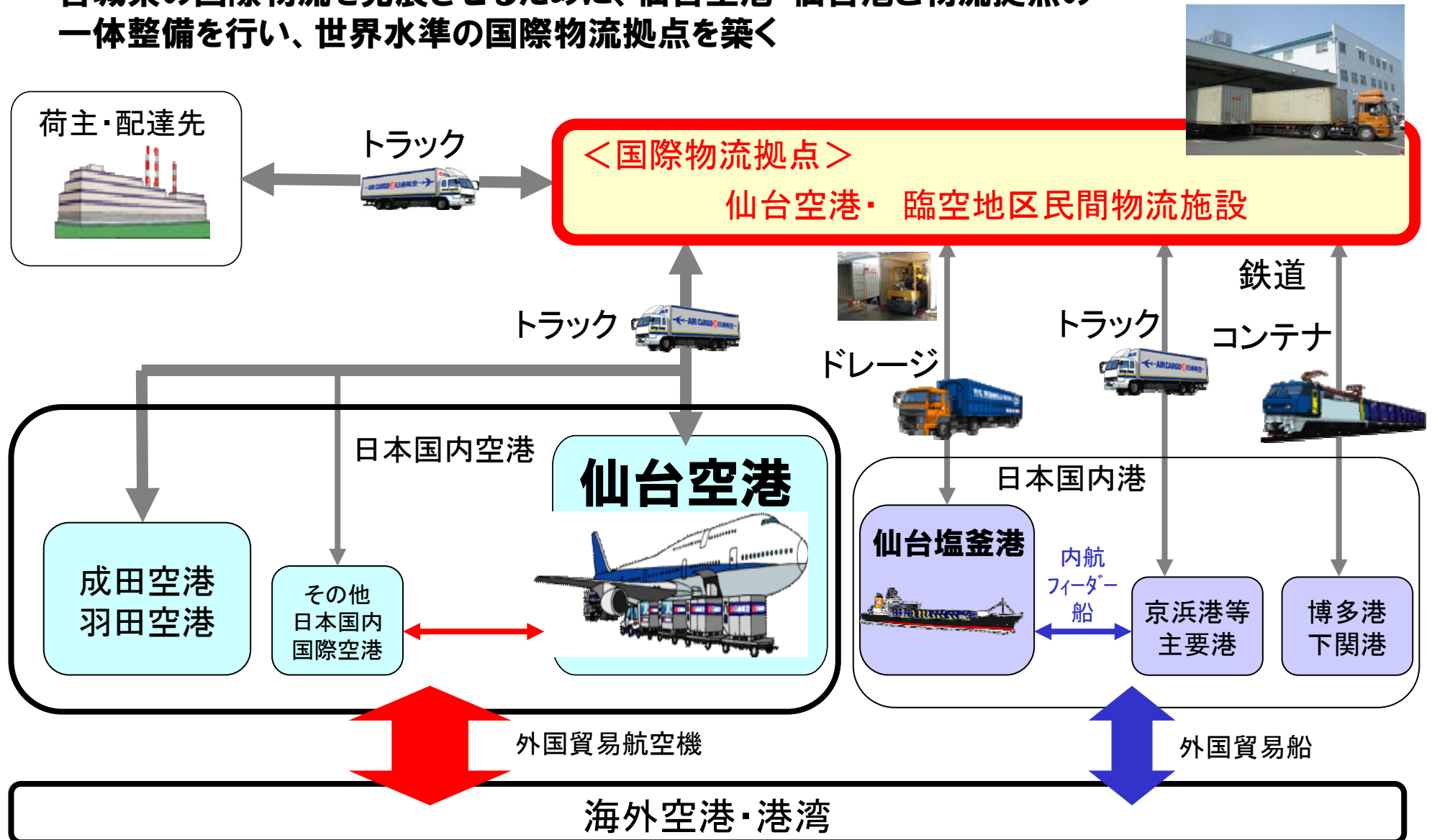


IDコードと静脈認証によるダブル認証システム

セキュリティ倉庫

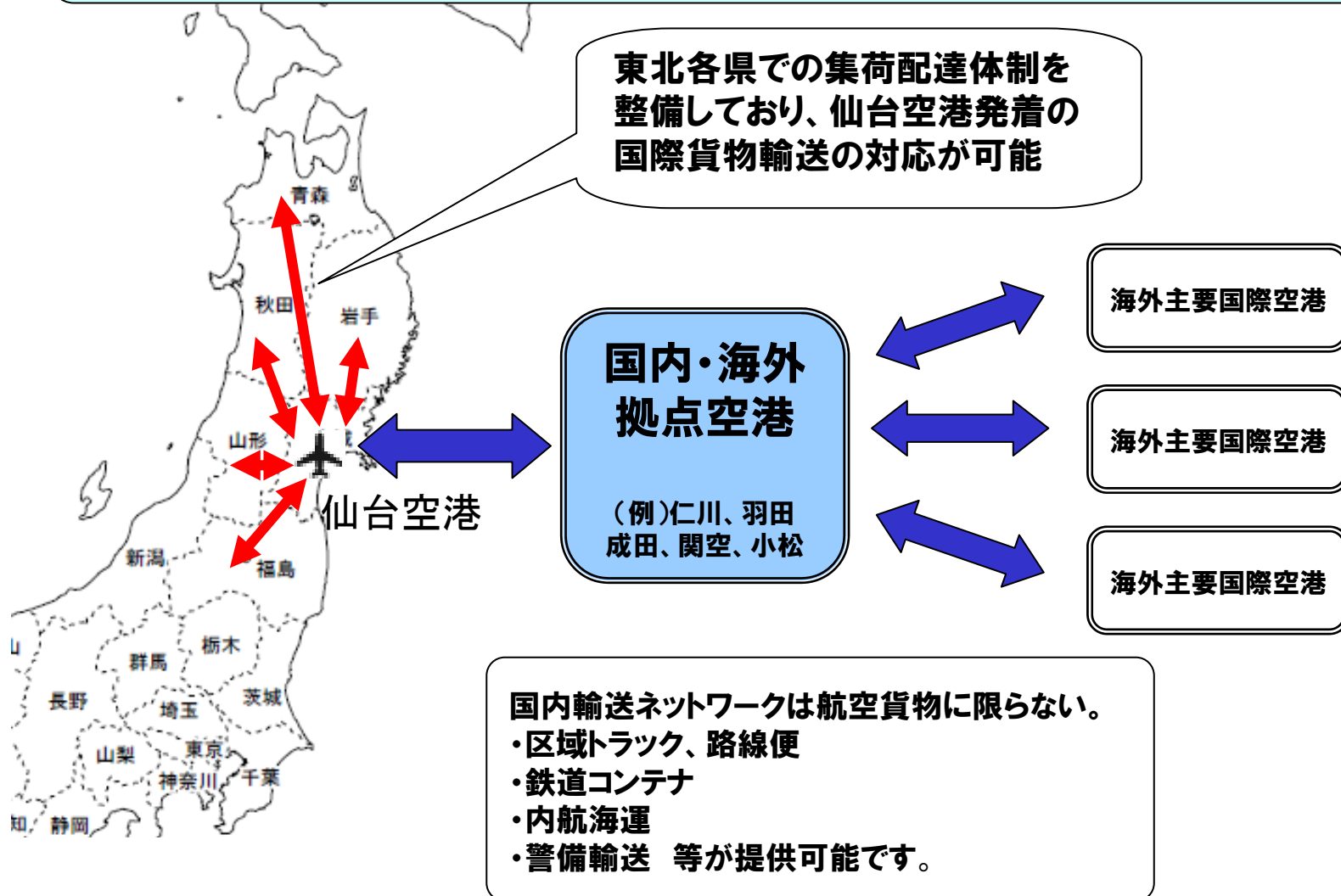
2-1. 空・海・陸を連携した国際物流拠点(仙台空港のアドバンテージ)

宮城県の国際物流を発展させるために、仙台空港・仙台港と物流拠点の
一体整備を行い、世界水準の国際物流拠点を築く



2-2. 東北の航空貨物ネットワーク(仙台空港は東北のゲートウェイ)

東北全域での充実した航空貨物集配ネットワークを保有
仙台空港発着の国際貨物輸送の対応が可能



3. 貨物を増加させるための物流面の施策

成田・羽田よりも利便性が高い(利便性、スピード、低コスト、安全性)

① **カーゴフレーター貨物専用機の就航**

仙台空港就航の旅客便は小型化

ベリーの搭載可能量は少ない、またLCCは一般貨物の搭載は難しい
旅客増によりFSAの機体が大型化すれば貨物量増大は期待できる。

② **国内国際ハブ空港との接続**

③ **海外ハブ空港との接続**

3-1. 国際カーゴプレーターの誘致

東北のグローバル拠点空港としてエアカーゴの拠点化をより一層を促進するため、取扱貨物量増大に向け、国際的な航空貨物会社の誘致を目指す。

施策例：国際的な貨物航空機の誘致

※現在、航空機が小型化傾向。特に仙台空港は旅客主体。

小型、中型旅客機はカーゴスペースが少ない。

⇒旅客の増大により国際線が増便しても貨物量増大は期待できない。

<仙台空港の競争力強化施策>

- ・空港、税関の24h運用
24h運用可能空港は新千歳、羽田、中部、関西、北九州、那覇
- ・迅速な通関の実現(管轄税関、制度)
- ・空港着陸料低減
- ・東北地区での集荷・配達の効率化

<需要の創出施策>

- ・特区制度を利用し規制緩和。
例)企業誘致、空港周辺開発の促進、税制優遇措置
- ・東北の各企業に向けた仙台空港利用促進活動
- ・海上輸送、陸上輸送と連携した国際物流拠点

<荷主サービスレベル向上、コストダウン施策>

- ・航空貨物の民間施設有効活用
成田空港等では空港外施設の利用が進んでいる。

現在の仙台空港への就航機体



中型機

ソウル便 アシアナ航空
B767-300 乗客250人



ソウル便 アシアナ航空
A321-200 乗客200人



台北便 エバー航空
A330-200 乗客252人

小型機



グアム便 コンチネンタル航空
B737-700 乗客124人

旅客機の貨物室利用の場合、中型・小型機は制約が多い。

- ・小型機の場合、航空コンテナが利用できずバラ積み。
- ・旅客手荷物が優先のため、貨物の搭載可能量が少ない。
- ・貨物室の高さ制限による搭載可能荷物の制約。

※貨物搭載可能重量

大型機 B747-400F(貨物専用機):約110t

中型機 B767-300F(貨物専用機):約45t

小型機 B737-300F(貨物専用機):約15t

3-2. 国内国際ハブ空港との接続

期待される需要

① 一次産品の輸出促進

東北各地 ⇒ 仙台空港(既存路線) ⇒ 羽田・関西空港・沖縄

例:2012年フード台北(仙台~沖縄) ⇒ ANAフレーター利用

② 超緊急品輸送

羽田・関西空港・沖縄などの国内ハブ空港に接続しアジア地域への緊急貨物輸送

例:

羽田発深夜フライト (ANA・JAL)

深夜フライトを利用してリードタイムを
極限まで短縮



3-3. 海外ハブ空港との接続

東アジアハブ空港を利用
既存キャリア(アジアナ) ⇒ 世界各地へ

<メリット>

- ・ 国内転送CO2削減
- ・ 豊富な転送ルート

<デメリット>

- ・ バラ積貨物によるダメージ多発
- ・ 接続予定便が不安定
- ・ コストメリットが低い

<デメリット解決策>

- ・ ダメージ防止 ⇒ ULDインタクトサービス(自社ビルドアップ)
- ・ 不安定な接続 ⇒ スペース保障等による一括買上げ
- ・ 利用促進策による補助金など



3-4. 他の地方国際空港の取組事例

小松空港 貨物専用機の就航

- ・滑走路2,700m 共用空港
- ・カーゴルックス航空が4便/週にて貨物機を就航。
- ・北陸国際航空貨物ターミナルにて機材を保有。
実際の搭降載も委託。
- ・カーゴルックス航空にて成田からの転送トラックを運行。
- ・小松空港輸出助成金制度あり



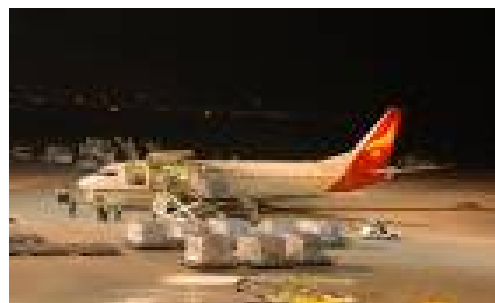
貨物便 カーゴルックス航空
(週4便:水・金・土・日曜日)
機材 B747-400F
小松～ルクセンブルグ(ヨーロッパ)3便
小松～シカゴ・ニューヨーク(アメリカ)1便

2010年度国際線貨物量 16,198t

※仙台空港国際線貨物量 1,089t(2010年度)

北九州空港 貨物専用機の就航

- ・滑走路2,500m 24時間運用
- ・揚子江航空が3便/週にて貨物機を就航。(羽田経由)
- ・北九州空港ターミナルビルにて機材を保有し、実際の搭降載はスターフライヤー(航空会社)へ委託。
- ・貨物は全量を日本通運(株)福岡航空支店より転送。
- ・国際&国内ともに重量助成事業あり。
- ・不定期で食肉用生体馬や牛の貨物専用機の発着あり。



2010年10月～

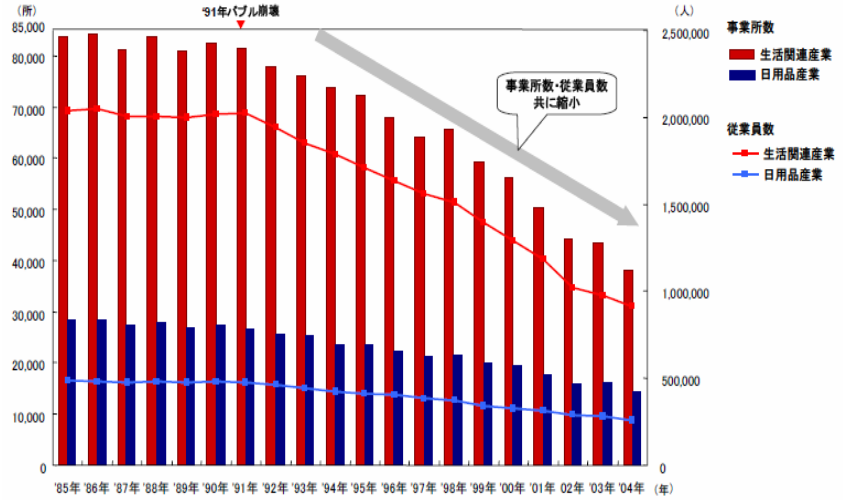
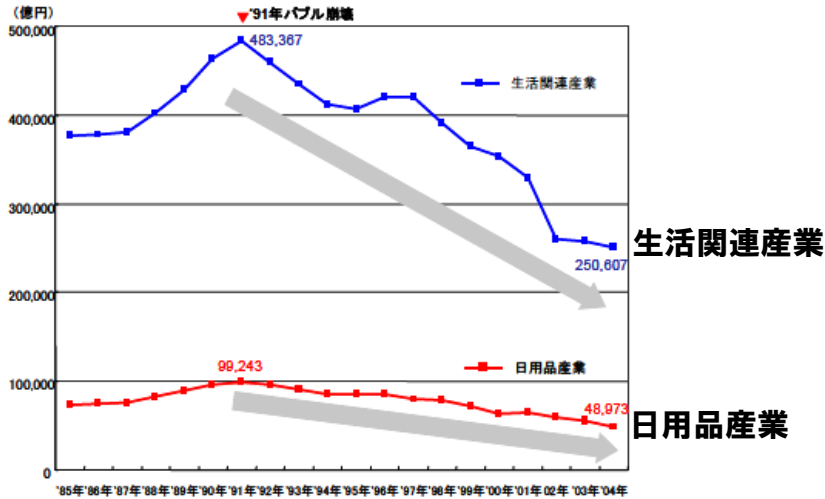
貨物便 揚子江快運航空
(週3便:水・金・土)
機材 B737-300QC
上海～北九州～羽田～上海 3便

2010年度国際線貨物量 1,305t

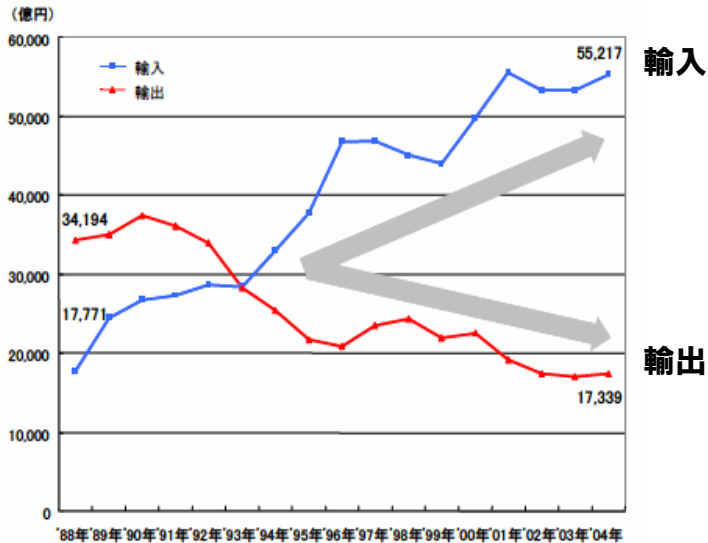
2011年4月～12月国際線貨物量 1,762t

国内生産と事業所の減少と輸入量の飛躍的拡大

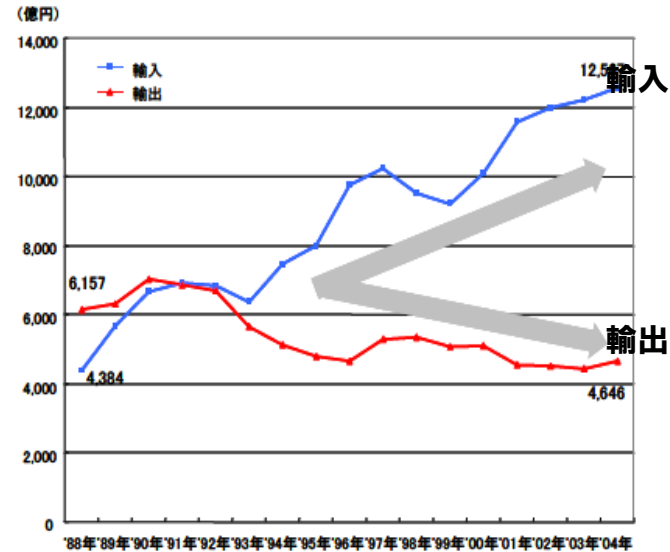
出荷額の推移



生活関連産業の輸出入額推移



日用品産業の輸出入額推移



4. 貨物を増やすための産業面での施策

■ 輸入貨物の取り込み(宮城県下企業の海外調達)

- ・東北の企業の海外調達品を仙台空港に集中させる
*仙台空港向けの海外調達ハブ
航空機、機械部品、電気部品、食品、生活日用雑貨、住宅建材、アパレル、装飾品 他
- ・日本市場で販売拡大をもくろむ外資企業の誘致
- ・原材料を輸入し製造したものを日本市場または、アジアへ製品を輸出

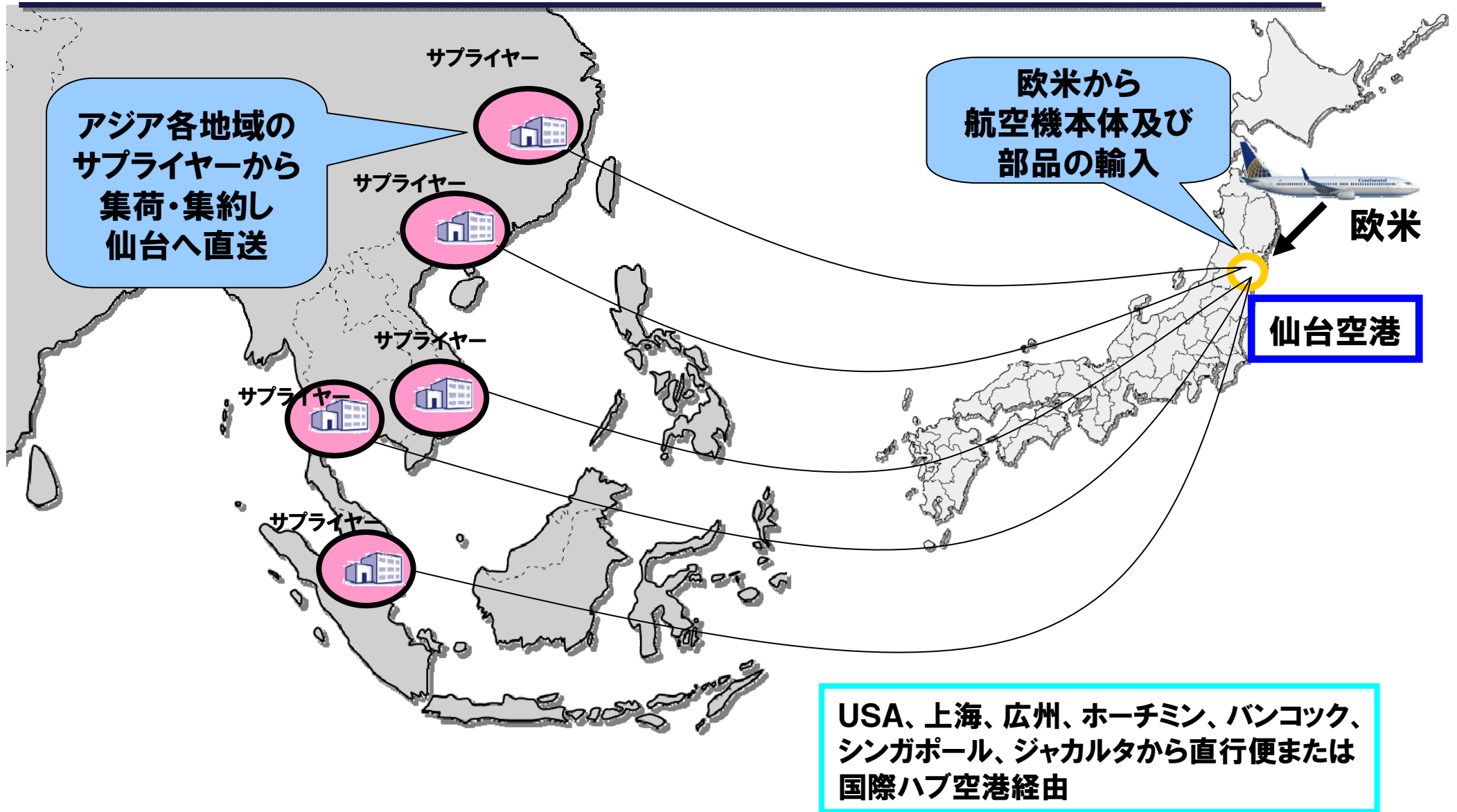
■ 企業誘致－最新技術産業の開発

- ・付加価値の高い製品・部品を生産する企業の誘致
- ・安心・安全で美味しい東北各地の農水産品の輸出

■ 特区制度の活用

- ・経済特区制度(関税、企業所得税減税)を活用し国内、外資企業を誘致

4-1. 海外調達・アジア、欧米発東北地方向け貨物を仙台空港に集める



4-2. 総合特別区への企業誘致キーワード 最先端技術の集積

(自動車関連、高度電子部品、食品、エネルギー、医療・病院、紙・パルプ、航空機関連、船舶)

① 航空機・宇宙産業関連

航空機本体の輸入ゲートウェイとして実績があり、航空機会社への働きかけを行う。
ジャムコ(仙台)、IHI(相馬)、JAXA(角田)に航空・宇宙関連企業があり、
今後、更に産業集積を推進する。

② 国際リニアコライダー(ILC)世界最先端の素粒子研究施設(岩手、北上山地)の誘致 2,000名以上の研究者、研究施設、宿泊施設、研究設備の輸入・製造設備

③ 国際最先端医療産業(岩沼市)

研究施設、最新医療施設、介護老人施設、海外からの人材受け入れ、医療教育センター

④ 新しい産業・技術の集積(仙台) 産学協同で次世代の産業・技術の開発センターを設置

⑤ 自動車産業誘致(宮城県) 自動車組み立て、部品製造メーカー、先端技術教育センター

⑥ 防災関連産業(宮城県) 首都空港のバックアップ拠点、必需品備蓄、防災関連研究施設

⑦ 産業集積による需要創出(保税地域を利用した製造業のビジネスパターン) 海外企業誘致

4-3. 顧客ニーズに沿った特区制度

特区へ産業集積するために考えられる条件

キーワード: 特異性、利便性、迅速、低コスト、安全

① 国内の他の特区と異なるインセンティブ⇒進出企業のニーズから特区制度を策定する

② 高度な物流サービス

- ・各物流モード間の連動が容易で、世界主要空港への直行便
- ・サービスレベル向上⇒リードタイム短縮、空港、税関24h化

③ 他の国内の特区、海外の特区と比較して競争力のある制度

- ・税制の優遇措置
- ・進出企業への支援(補助金)等
- ・関税の優遇措置
- ・輸出入手続き上の特例措置
- ・外国人関係(入国、就労、医療、教育等)
- ・居住環境の整備(住居、教育)等

恒常、長期間の
優遇措置、支援への要望

④ 防災施策

- ・震災等の自然災害対策とそのアピール
- ・事業継続性(BCP)の保証

4-4. 他地域での特区制度の導入事例 主な特区の内容

① 自由貿易地域 FTZ(Free Trade Zone)

- ・輸入した貨物を、通関手続きを経ることなく保管し、加工・製造・展示等が可能な区域。
- ・税制上(関税等)の優遇措置、規制緩和制度がある。

② 自由経済地域 FEZ(Free Economic Zone)

- ・国内他地域とは異なる営業税・企業所得税減免制度と環境が構築され、外国人投資家による自由な企業・経済活動が認められる地域。

・韓国の事例

2003年指定:仁川経済自由区域、釜山・鎮海経済自由区域、光陽湾圏経済自由区域

2008年指定:黄海経済自由区域、大邱・慶尚北道自由区域・セマングム・群山経済自由区域

各自由区域に設置される「経済自由区域庁」が行政サービスを提供。

自由区域のメリット:税金免除、土地賃貸料減免、教育訓練の補助金、雇用補助金、インフラ補助金、ワンストップ行政支援サービス、外国人向けのビジネス環境・居住環境の整備

③ 物流園區(中国の事例)

- ・中国で実施されている保税区内、あるいは保税区に隣接する特殊監督管理区域
- ・関税上も税法上も「海外」のため、物流園區に搬入した段階で輸出とみなし、増値税が還付可能。
- ・物流園區を経由して中国に貨物を輸入した場合は、外貨決済が可能。
- ・物流園區内の貨物所有者が国内園區外企業である場合には、中国一般地域の企業間で外貨決済を行う事が可能。

4-5. 臨空地域での地域産業開発 シーフード産業クラスターの推進戦略の事例

東北の漁業・水産業の復興に必要な事項

- ・高機能の漁港に向けた集約化
 - ・漁業者の組織化、法人化による経営基盤の強化
 - ・水産加工、流通等の関連産業の集積を促進し、水産業の付加価値を拡大
- ⇒水産加工業等の関連産業の範囲拡大、集積の拡大
シーフードをテーマとする「産業クラスター」の形成

イギリスHumberシーフードクラスターの事例

1990年代まで：水揚げした魚の80%をそのまま冷凍し出荷⇒輸入品により競争力を失い停滞
2001年以降、地域再生に向け産業クラスターの形成による競争力強化方策に取り組む
(The Cluster Competitiveness Reinforcement Initiative:CRI)
⇒500社以上の食品産業が集積、水産加工業を中心に生産額が増加

Humber地域の取組：コンビニエント・フードの供給基地を目指す

- ・移輸入物流の改善：空港周辺の生鮮物流センター整備
- ・2つの市場の統合・高度化：GrimsbyとHullにある2つの市場の統合
- ・商品開発と物流の改善：食品研究開発のための共用施設設立(Humber Seafood Institute:HSI)
オランダとのシャトルサービス、Humber Seafood Exchange構想

成功要因

- ・地域開発公社Yorkshire Forward等のバックアップのもと非営利運営組織、仲買人組合、高等教育機関による地域における多様な事業の交流、連携活動が展開
- ・主要水産加工企業が参加する非営利運営組織の設立
- ・高等教育機関設立による技能労働者の地域外への流出抑制
- ・遠洋漁業だけでなく、近海漁業を営む中小規漁業者も含めた地域のコミュニティの活用

5-1. 仙台国際空港のあるべき姿（仙台空港600万人・5万トンの実現）

東北のグローバル拠点空港として航空旅客・貨物のゲートウェイ化を推進し、東北地域経済の発展を図る。

首都圏空港のバックアップ機能を果たす。

仙台空港の国際航空貨物のあるべき役割

- ①仙台空港を東北のグローバル拠点空港としてハブ空港化。
毎日、国際ハブ空港への接続をする東北(+北関東)の集約拠点。
貨物専用機の誘致
- ②仙台空港を荷主ニーズに対応したマルチな輸送が可能な物流拠点とする。
航空、海上、陸上(トラック、鉄道)の最適な輸送方法の提供を可能とする。
特に、仙台塩釜港と近接している利点を活用した物流拠点が提供できる。
- ③首都圏の空港(成田、羽田)のバックアップ機能。
首都圏直下型地震等のリスクに対応し、仙台空港が万一の場合のバックアップ拠点となる。

5-2. 首都圏空港のバックアップ機能

大地震等の大規模災害発生時のバックアップ拠点として活用。

<想定される災害>

- ・成田空港、羽田空港が被災し機能が低下。
- ・関西、中部空港が被災し成田、羽田空港で対応できなくなる。

<仙台空港のポイント>

- ・仙台空港は首都圏以東で最も近い大型機が利用できる空港。
- ・東北自動車道、常磐道、磐越道等の高速道路網が完備。
- ・港湾と隣接している。

※関西、中部空港は海上空港のため、液状化や津波のリスクがあると考えられる。

