

## 日本通運株式会社・田島部長プレゼンテーション

(スライド1)

今日はこういう目次で進めさせていただきますけれども、まず今までの話を聞いておきますと、旅客の方は今 270 万人くらいで、それを 600 万人ですから、さっきの旅行客がこれから増えていくというお話から考えますと、比較的实现可能性が高いのかなと。

一方で貨物の方ですけれども、先ほど村井知事のグラフにもありましたけれども、大体今 1 万トンくらいの取扱い、これを 5 万トンにしていく、さらに今の日本の経済がどんどん海外にいろんな工場が出ている中で、5 倍にしていくというのはなかなかハードルが高いなという風に正直思っております。

(スライド2)

数字の方ですけれども、旅客の方は一番下の方に書いておりますが、2006 年には最大で 340 万人くらいの取扱があったということで、これを 600 万人にというのは割と頑張っていくと実現可能かなと。

一方で貨物の方は今申しましたように 2010 年の実績、ほぼ 1 万トン程度ですので、これを 5 万トンということは、5 倍にしていくというのがミッションとなってくるわけでありまして。

(スライド3はスキップ)

(スライド4)

これも貨物の量ですけれども、国内と国際、見ていただくとおわかりのように、最大の段階(時期)で国内貨物が約 2 万トン、国際貨物は輸出入で 4 千 7 百トン、これが最大規模で大体 1990 年代の数字であります。

この時は貨物専用便もあって、そういったものを使いながらやっていたのが、2006 年にアジアさんのカーゴプレーターがなくなって、さらにどんどん減っていった。

震災前でも 1000 トンくらいまで国際貨物は落ち込んでいるという状態であります。

(スライド5)

最初にそういう貨物量ですが、仙台空港というのはそもそもポテンシャルが高いのかという問題ですが、実は今お客様は私どもが貨物を引き取って、海外に持って行ったり、あるいは国内に持って行ったときに、ギリギリ夕方までに貨物を引き取ってもらいたい、その貨物が大きければ FCL (Full Container Load)、航空貨物のコンテナで運んでいきたい、その貨物が小さければばらして、若干(料金が)高いんですけれども、目的地に運びたい。海上貨物にしたり航空貨物にしたり、ギリギリまで引きつけて輸送網を選ぶというわけです。実はこういう機能が仙台空港、仙台港には備わっておりまして非常に高い次元の物流

の拠点という能力を持っている地域です。

(スライド6)

海上コンテナ，あるいは航空貨物に対応した施設というのが十分ございます。

わかりやすくいうと，お客様の工場ですとか，倉庫で引き取った貨物を，我々はそれを仙台空港で積むのか，あるいは成田に持って行くのか，あるいは国内にトラック・JRで持って行くのか，そういういろんな手段を使っていくわけですけども，お客さんの方がどいういう輸送網でやったらいいかということをよく考えてらっしゃいますから，一番安くで自分たちに一番あった物流というものをこの選択肢の中から選んで，物流というのは行っていくわけです。

(スライド7，8)

仙台空港自体は，東北の玄関ということで，ここをハブとして東北地方の貨物を全体的に集荷するような仕組みは既にできあがっています。仙台空港から配送，あるいは仙台空港へ集荷していく，そこから国内の拠点空港の方に接続する，こういったことができる機能は既に持っています。

(スライド9)

貨物を増加させるための物流面の施策ということですが，やはりお客様の方は，実際に自分の物流をやるときに利便性が高くて，スピードが速くて，コストが安くて，安全性が高い，これが成田，羽田よりも利便性が高いという状態にならないと，なかなか仙台空港を使ってもらえないわけです。その中で一番大事なのは他の空港との接続もありますが，貨物量が増えればカーゴフレーターが飛んできて，大量に商品を海外に出したり，あるいは国内に輸送することもできるわけです。

例えば5万トンという数字を見ると，カーゴフレーター1機が大体30トン（貨物を）積みますから，そうすると1日2往復くらい貨物専用機を持ってきて飛ばさないと5万トンにならない。今旅客が増えてきていますけれども，LCCあるいはレガシーと呼ばれている航空会社でも，機体がどんどん小さくなってきていますから，貨物が積める量が非常に小さいんですね。そうすると大量に航空貨物を運ぶということになると，やはりカーゴフレーターが必要になってくる。そうすると，そのカーゴフレーターを誘致して1日2便くらいを365日飛ばして，ようやく5万トンが実現するというくらいの量であります。

(スライド10)

そのためにはやはり利便性を高めていくんですけども，24時間運用ですとか着陸料を低減してカーゴフレーターの誘致とか，そういったことを積極的にしていかないとなかなか来てくれないということになります。

(スライド11)

今すぐできることとしては国内線、国際線のハブ空港、例えば羽田ですとか、関西空港、沖縄などの空港に仙台空港が接続して、そこに貨物をつないでいって、そこから全世界に飛ばしていくといったような環境づくりが比較的やりやすいのかなど。あるいは羽田発の深夜フライトということで、今（仙台空港には）成田便はありますけれども羽田便はございませんので、いったん羽田につないでそこからまた海外に出していくという方法があります。

(スライド12)

あるいは海外のハブ空港に接続して、アジアナ航空で仁川にもっていって、そこから世界中に飛ばしていくと、こういったことは利用可能だと。

(スライド13)

他の空港の事例ですが、小松空港はちなみに地方空港ですけれども、欧米に貨物専用便を飛ばしていて、取扱量も16,000トンということで非常に大きい。しかし貨物のかなりの部分は関東圏ですとか、中部圏から小松空港に運ばれていって、小松空港から海外に出て行っている。また北九州空港についても、できて間もないですけれども、どんどんカーゴプレーターを飛ばすことによって貨物を増やしているという空港の事例であります。

(スライド14)

しかしながら空港のインフラですとか、あるいはカーゴプレーターを飛ばすためには、やはり物量がなくてはなかなか飛行機も飛んでくれないというのが実態です。これは簡単なデータですけれども、輸出は1995年くらいから落ち込んでいって、一方輸入はどんどん増えているということで、どんどん海外に東北地方のものも工場をつくられて、海外でつくったものも逆に輸入してくるという形になってきています。

(スライド15)

その中でやはりいろんな企業誘致ということはあるのですが、なかなかこれは時間がかかる話ですし、コスト面ですとかいろんな条件が揃わないとなかなか進まないという部分がございます。最初にここに集まっているサポーター企業の皆様と一緒に考えていけることとしては、輸入貨物の取り込みということがあろうかと思えます。実際に今東北の中で企業が運営していくに当たっていろんなものを買われている。あるいは実際に生活をするに当たっての日雑の商材などもほとんどが海外から入ってきている。そういったもので、仙台空港を使うことができないか、そういうことを皆さんと一緒に考えていければ実現することもできるのではないかと思います。

(スライド16)

例えばこういう一つの例ですけれども、中国から入ってくるものは非常に多いと思います。比率的にいうと全体の8割くらいの日雑品は中国から入ってきていると思うんですね。最近はかなりアジアの方にもシフトしてきていますので、こういった生産地から仙台空港に直接入ってくるというルートをつくって行って、現地側に仙台空港向けの貨物を集約できる拠点をつくって、そういったものを利用して仙台空港にまっすぐ持ってくる。ある程度貨物量が増えていけばカーゴプレーターを直接飛ばすことも可能になると思います。今現在皆さんの身の回りにあるものを東南アジアから、あるいは中国から持ってくるということがまとまってくると、後はいろんな条件を整えることによって、まずは輸入の貨物を中心にカーゴプレーターを呼ぶことができるかと思います。

もう一つは欧米からのゲートウェイ、東南アジアについては、仙台空港というのは若干地の利がございませんが、欧米からの便としては非常にゲートウェイとして使えると。

実は旅客機本体の輸入というのは、非常に仙台空港が多いんですね。ところがまだまだいろんな旅客機ございますけれども、もっとセールスすれば仙台空港の方にまずは来て、そこで通関をきって、そこから各空港の方に配備するという事もできるわけです。

そういったことにプラスして、航空機産業を結びつけていながら欧米もターゲットに入れた戦略というものも考えられる。

(スライド17)

あともう一つは、これから東北にいろんな最先端技術の集約というのは、可能だと考えておきまして、例えばここに書いてあるような企業さんが、航空機産業あるいは宇宙産業に、かなり研究されておりますから、こうしたところが発展していく。あるいはILCという新しい国際リニアコライダー、こういった技術が例えば岩手の方にくる、こういったことによって世界のいろんな技術が集まる、人が集まる、それによってまた旅客も増える、貨物も増えるといったことは実践可能ではないかと考えております。

(スライド18)

また顧客ニーズに沿った特区制度。いろんな特区制度、実は日本国内、沖縄なども非常に有名ですが、いろんな制度があります。この中で大胆に優遇政策をとって、まずはここに出てくればいろんなメリットが得られますよということが、他の県に比べても、大胆にしていく必要があると考えております。

(スライド19)

もう一つは日本企業に限らず、海外の企業を誘致していくためには、例えばFTZあるいはFEZということで、例えば通関をきらなくてもいい、とか関税を払わなくていい、そ

こでつくったものがさらに海外に転送できますよ、それについては税制面でもいろんな措置がとられている、そういったものの組み合わせを、宮城県を中心につくることによって、海外との生産競争力も高まるのではないかと、そのためにはかなり大胆な優遇政策、あるいはこういった貿易・経済の自由地域といったものをどうやってつくっていくかということが、これから国あるいは県の方と一緒に考えていく必要があると考えております。

(スライド20)

さらに東北の代表的な産業である農水産業というところで、そういった産業を宮城県の臨空地域に集積することによって、海外にそういったものを輸出していく、あるいは国内に流通させていく。それを仙台空港を使って、というようなことも一つの大きなターゲットになるのではないかと考えております。

(スライド21)

最後ですけれども、仙台空港のあるべき姿というところでまとめておりますが、まず東北のグローバル拠点空港ということで、旅客・貨物のゲートウェイとして東北経済の発展を図っていく使命があると。さらに首都圏空港のバックアップ機能、万が一首都圏に震災が起こった際には仙台空港がその肩代わりをしていくと。

(スライド22)

今、南海トラフで震災の可能性があるというところで、太平洋側の皆さんはいろんな対策を講じているところですが、その中で成田・羽田というところがいろんな意味で震災を受けた際に、他の地域も南海トラフの影響を受ける可能性がございますので、その際には仙台空港が肩代わりをしていく。私どもも、実は海外のPKOですとか、いろんな支援を仙台空港を使って大型機を飛ばした経験もございます。そういう意味で国内あるいは海外の災害があった場合にはサポートセンターにしていくということもできるわけです。

そういう意味では非常に重要な日本の戦略的な空港であるという認識を持っております。今簡単に申し上げましたが、いずれにせよ貨物を増やしていくには産業がないといけませんので、産業を集積する、産業集積のためにはいろんな特区制度をつかっていく、そうした中で進めていくことによって、何とか5万トンという目標を2030年までに達成できるように是非進めていきたいと思っておりますので、サポーター会議の皆様と一緒に考えながら、これを進めていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。