

別冊

# 仙台空港鉄道株式会社改革支援プラン



# 仙台空港鉄道株式会社改革支援プラン（概要版）

平成21年8月

宮城県土木部

## 【仙台空港鉄道株式会社の課題】

公社等外郭団体経営評価委員会からの指摘にあるように、会社には「固定資産」「借入金」「収入」の三つのバランスが保たれていないという構造的な経営問題があるため、この問題解消に向け次の課題に取り組む必要がある。

### 1 利用促進による更なる収益拡大が必要

利用者数が、需要予測を3割程度下回る約6800人/日にとどまる。

### 2 借入金の元金償還開始を見据えた対応策の検討が必要

金融機関からの借入金約89億円の元金償還が今年度から開始し、平成23年度以降、約5億円を超える償還が必要となる。この他に県転貸債約78億円あり。

### 3 資金収支・損益の改善が必要

現況を考慮すると、開業後30年以内での累積損失の解消は困難。現実的な計画を立てた上で改善に向けた取組を進める必要あり。

## 【改革支援プランの基本方針】 ～仙台空港アクセス鉄道は県民共有の財産～

アクセス鉄道を継続して安定的に運行していくためにも、仙台空港鉄道株式会社の経営の長期安定化に向けて、会社はもちろん、官民が一体となりその英知を結集し、対応していかなければならない。

## 【将来目標】

会社の取組と県の支援により、経営状態を改善することで、次の2点を達成する。

**本計画期間内の利払後減価償却前の黒字化（資金ショート回避）**

**60年内の累積損失解消に向けた財務基盤の確立**

## 【課題解決のための取組】

### 1 収支の改善（仙台空港鉄道株式会社を中心となり取り組む）

収入の拡大：運賃及び運賃外（広告収入、賃貸等新規事業展開）収入の増加

経費の節減：人件費の削減、経費の節減（負担軽減に向けた関係機関への要請等）

県も国庫補助金などの財源確保策を講じ積極的に支援

### 2 財務構造の改善

アクセス鉄道事業の経営安定化に向け、県が必要な支援策を実施

会社要請や関係機関と調整を図りながら、今年度中に「行動計画」を決定

## 【計画期間】 平成22～26年度の5年間

計画期間最終年度において、会社の経営改善状況を検証し、以降の支援策の在り方について改めて検討を行う。



# 仙台空港鉄道株式会社 改革支援プラン



Sendai Airport Transit Co., Ltd.  
仙台空港鉄道株式会社

平成21年8月

土 木 部

# 目 次

## はじめに 改革支援プラン策定の趣旨

### 第1 仙台空港鉄道株式会社の概要

1 設立の経緯 .....	2
2 事業スキーム, 形態 .....	2
3 乗客の動向 .....	4

### 第2 仙台空港アクセス鉄道を取り巻く環境

1 仙台空港定期路線及び旅客利用の動向 .....	6
2 鉄道沿線の街づくりの動向 .....	9
3 空港アクセスに関する動向 .....	10

### 第3 仙台空港鉄道株式会社の課題

1 利用促進による更なる収益拡大 .....	11
2 借入金の元金償還開始を見据えた対応策の検討 .....	11
3 資金収支・損益の改善 .....	12

### 第4 仙台空港鉄道株式会社に対する改革支援プラン

1 基本方針 .....	13
2 将来目標 .....	13
3 収支の改善 .....	13
4 財務構造の改善 .....	14
5 計画期間 .....	15

## はじめに

### 改革支援プラン策定の趣旨

平成19年3月18日に開業した仙台空港アクセス鉄道は、「仙台空港臨空都市」の骨格を成す重要インフラであり、東北地方の拠点空港である仙台空港の機能強化と隣接する仙台空港臨空都市の発展に寄与することを目的として整備されたものである。これにより、沿線では、区画整理事業による臨空都市整備が推進され、また、それまでのリムジンバスに替わり、JR仙台駅と仙台空港を結び、大量輸送の実現と定時性、速達性等を確保し、地域公共交通の利便性を大きく向上させた。

開業から2年が経過し、その間、沿線の区画整理事業の開発が進められてきているが、まだ街として成熟していないことや、旧市街地の住民の利用が進んでいない状況にある。

一方、空港利用者についても、原油価格の高騰や世界的な景気後退、さらには新型インフルエンザなどのあおりを受け、平成18年度をピークに減少を続けており、結果的にアクセス鉄道の利用者数及び営業収入ともに、計画の7割にも達しない状態となっている。

仙台空港アクセス鉄道は、鉄道事業の構造的な問題として、初期に膨大な建設投資が必要であり、可能な限り国庫補助金等の財源確保策を講じたが、結果として多額の有利子負債を抱えることになった。今年度からこの借入金の元金償還が開始するが、この負担が現在の会社の経営を圧迫する大きな要因となっている。

しかし一方では、仙台空港アクセス鉄道は、仙台空港利用者の最適なアクセス手段として、また臨空都市地域の住民の足として県民意識に根付き始めているとともに、実態としても、年間230万人もの利用者の貴重な移動手段となっており、地方レベルにおいても温暖化防止・温室効果ガス削減が喫緊の課題となる中で、自動車交通に頼らないアクセス手段は今後とも継続させていかなければならない。

このような、公共交通機関の持つ効用、機能を維持していくためには、県をはじめとする公共セクターが主体的に果たす役割は大きいものがある。

県としては、この公共性の高い地域交通機関を将来的にも安定的に継続させていくために、その運営母体である仙台空港株式会社について、利用促進と経営改善の両面から必要な支援を行っていくための計画書として、「改革支援プラン」を策定するものである。

## 第1 仙台空港鉄道株式会社の概要

### 1 設立の経緯

昭和59年3月、「仙台空港へのアクセスにつき、現在のバス輸送のみではなく、仙台空港の利用規模、投資効果、需要動向を勘案しつつ、鉄道によるアクセスの可能性につき検討する。」という仙台地方陸上交通審議会の答申を受け、東北運輸局、JR東日本、仙台市、名取市、岩沼市等の関係機関及び県で、平成3年12月から鉄軌道系アクセスの必要性等について検討を始めた。

平成4年8月に、学識経験者も交えた「仙台空港鉄軌道系アクセス整備検討委員会」を設置し、鉄軌道系アクセスの必要性を広範囲に議論するほか、事業費の算定や収支採算性など具体的な検討を進め、平成6年4月には、仙台空港を核とした国際交流・物流・情報の拠点なる新しい都市形成の基本的方向性を定めた「仙台空港臨空都市整備基本構想」を策定した。

以降、技術的問題点の検討・調整を行い、平成8年度に国、JRなどの関係機関と調整を行い、事業主体を第三セクターにすることで決定した。

平11年4月に、JR東日本と県との間で、県が推進するアクセス鉄道事業の事業主体となる第三セクターの設立に際し、アクセス鉄道事業に関する基本的事項について覚書を締結し、平成12年4月に、仙台空港までのアクセス手段として、定時性、高速性、広域集客性に優れ、かつ、大量輸送が可能な鉄軌道系アクセスを整備することにより、空港利用者の利便性の向上と東日本の拠点空港としての仙台空港の充実を図るとともに、仙台空港臨空都市整備の促進に寄与することを目的に、JR東日本、東北電力、七十七銀行等地元民間企業と仙台市、名取市等関係自治体の出資を受け、仙台空港鉄道株式会社が設立された。

### 2 事業スキーム、形態

営業区間	JR東北本線名取駅⇔仙台空港駅 約7.1km (東北本線区間を加えた区間：JR仙台駅⇔仙台空港駅 17.5km)		
構造形式	単線・電化・高架形式		
駅数	3駅：(JR名取駅⇔)杜せきのした駅⇔美田園駅⇔仙台空港駅		
運行内容	東北本線直通乗り入れ(JR東日本との相互乗り入れ) ○ 1日40往復(仙台駅始発6:08/仙台空港駅終発23:11) ○ 車両編成：最大6両編成 ○ 所要時間(JR仙台駅⇔仙台空港駅)：快速約17分、各駅停車約23分		
片道運賃	JR名取駅⇔杜せきのした駅：170円 ⇔美田園駅：210円 ⇔仙台空港駅：400円	JR仙台駅⇔杜せきのした駅：400円 ⇔美田園駅：440円 ⇔仙台空港駅：630円	
需要予測	全目的終日鉄道利用者数(人/日) ※大規模集客施設の効果を含む		
		平成18年度	平成27年度
	空港関連	4,062	5,540
	都市内旅客	5,918	8,080
	合計	9,980	13,620
事業費	約331億円		
開業日	平成19年3月18日(土)		
主な出資者	宮城県、仙台市、名取市、岩沼市、山形県、東日本旅客鉄道(株)、(財)宮城県市町村振興協会、仙台空港ビル(株)、(株)七十七銀行 ほか 全115団体		

(1) 事業費内訳

精算(平成20年3月)

<b>総事業費 330.3億円 (約6km区間)</b>		※別途 東北地方整備局施工 (空港敷地内約1.1km区間) 約68億円
◇ 用地費	2,690百万円	
◇ 工事費	27,010百万円	
◇ 車両費	1,024百万円 (6両)	
◇ 建設中利息	243百万円	
◇ 総務費	801百万円	
◇ 消費税	1,256百万円	

第三セクター 298.3億円					開発者負担金等		
出資金 三セク 事業費 ×20%	補助金		借入金		寄付金 (補助外)	開発者 負担金 10億円	道路 負担金 22億円
	国(5割) 35.4 億円	地方(5割) 35.4 億円	金融機関 89億円	県転貸債 78億円			
<b>60億円</b>	<b>71億円</b>		<b>167億円</b>		<b>0.3億円</b>	<b>32億円</b>	

※ 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

仙台空港アクセス鉄道整備事業費資金調達内訳

(単位:千円)

出資金	宮城県	3,769,000	補助金	宮城県	4,959,673
	仙台市	1,140,000		仙台市	1,322,720
	名取市	431,000		名取市	499,272
	岩沼市	215,000		岩沼市	250,339
	山形県	50,000		NTT貸付	43,000
	自治体計	5,605,000		合計	7,075,004
	東日本旅客鉄道(株)	359,000	借入金	宮城県	7,859,000
	財宮城県市町村振興協会	300,000		金融機関	8,887,000
	東北電力(株)	150,000		合計	16,746,000
	(株)七十七銀行	100,000	負担金	宮城県	2,191,280
	仙台空港ビル(株)	100,000		名取市	6,006
	その他(107社)	515,000		開発者負担金	1,009,000
	民間企業等計	1,524,000		合計	3,206,286
	合計	7,129,000	寄付金	(株)七十七銀行	20,000
				宝くじ	10,000
		合計		30,000	
合計				総計	34,186,290

※ 出資金のうち、建設費として約60億円、  
運営資金として約11億円としている。

## (2) 借入金内訳(平成21年3月31日現在残高)

総額 16,746,000千円

宮城県(財源は県転貸債) 7,859,000千円

(利率1%固定, 30年償還(うち20年据置))

借入日 H16年度 1,795百万円 H17年度 4,086百万円

H18年度 1,978百万円

日本政策投資銀行 3,000,000千円

(金利・政策金利Iで固定(年利2.03~2.45% 利払年2回), 20年償還(うち5年据置))

借入内訳 H16年度 657百万円 H17年度 403百万円

H18年度 1,940百万円

市中金融機関 5,887,000千円(七十七銀行, 仙台銀行, 他6行)

(全国銀行協会長銀行 短プラ+0.625%変動(5年毎の支払期日に上記条件で見直す。年利2.00%, 2.25% 利払年2回), 20年償還(うち5年据置))

借入内訳 H16年度 1,138百万円 H17年度 711百万円

H18年度 4,038百万円

## (3) 県の損失補償

仙台空港鉄道株式会社が日本政策投資銀行外8行に対し負担している債務につき, その各返済期限から6か月を経過してなお借入金の元本及び利息(損害金を含む。)の一部又は全部の弁済がなされなかったときは, 日本政策投資銀行外8行は, 宮城県に対し損失補償の履行を請求することができる(銀行ごと, 借入の都度「損失補償契約」を締結している)。

## 3 乗客の動向

利用人員については, 開業からの利用実績が1日平均約6,800人の利用状況となっており, 需要予測を下回っている。

この数字は, 需要予測からすると非常に厳しい数字であるが, アクセス鉄道沿線の区画整理事業が行われている中での数字であることから, 現状が底の状況と認識している。

【利用状況】(詳細は下表のとおり)

開業後累計利用人員 約 563万人

開業後利用人員 ※約 6,800人/日(開業~H21年6月30日)

当初需要予測利用人員 約10,000人/日

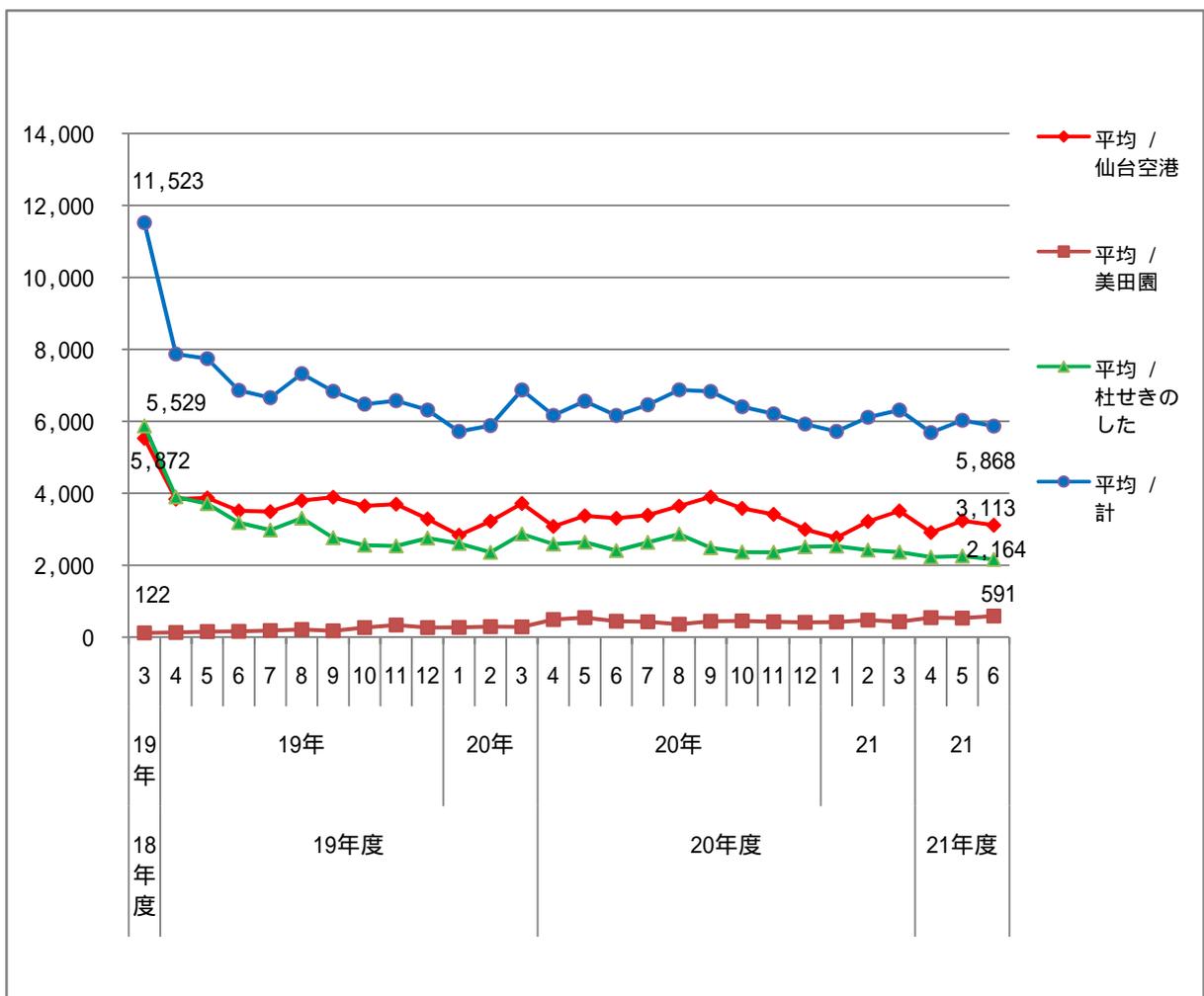
仙台空港アクセス鉄道利用者の推移

(単位：人)

		仙台空港	美田園	杜せきのした	計	備考
18年度		79,841	1,830	90,960	172,631	営業日数
		5,703	131	6,497	12,331	年度計14日
19年度		1,352,308	87,732	1,103,969	2,544,009	営業日数
		3,695	239	3,016	6,950	年度計366日
20年度		1,267,237	166,997	941,573	2,375,807	営業日数
		3,472	458	2,580	6,510	年度計365日
21年度	4～6	281,149	50,725	201,712	533,586	
		3,090	557	2,217	5,864	
	計	281,149	50,725	201,712	533,586	営業日数
		3,090	557	2,217	5,864	年度計91日
累計		2,980,535	307,284	2,338,214	5,626,033	営業日数
		3,565	368	2,797	6,730	全 836日

上段：総数，下段：1日当たり平均

平成21年4月以降の実績は，無人改札のみの集計である。



実績は，無人改札のみの集計である。

## 第2 仙台空港アクセス鉄道を取り巻く環境

### 1 仙台空港定期路線及び旅客利用の動向

#### (1) 仙台空港定期路線について

平成21年4月1日現在、仙台空港に就航している定期路線は、次のとおりである。

**国内線 8路線 41往復82便/日**

札幌(11往復) 成田(2往復) 名古屋(7往復) 大阪(13往復)

小松(1往復) 広島(1往復) 福岡(5往復) 沖縄(1往復)

**国際線 6路線 20往復40便/週**

ソウル線(7往復) グアム線(4往復) 台北線(2往復) 長春線(2往復)

大連経由北京線(2往復) 上海経由北京線(3往復)



#### (2) 仙台空港旅客利用者の動向について

仙台空港の旅客利用者数は、平成8年度から年間300万人を超える利用者数を維持し、仙台空港アクセス鉄道が開業した平成18年度には仙台空港開港以来最多の338万7千人を記録した。

しかし、平成20年度の旅客利用者数は、13年ぶりに300万人を下回り、前年度からの減少数については、仙台=羽田線が休止となった昭和60年度の約22万人を遙かに超える約37万6千人という過去最大の減少幅を記録した。この主な要因としては、燃油価格の高騰に伴う燃油特別負荷運賃による割高感、また、岩手・宮城内陸地震や金融危機の拡大による世界的な景気後退の影響による旅客需用の減退が考えられる。

#### 【平成20年度の旅客利用者数】

国内線旅客 2,686,850人(前年度比 9.6%減, 約28万7千人減)

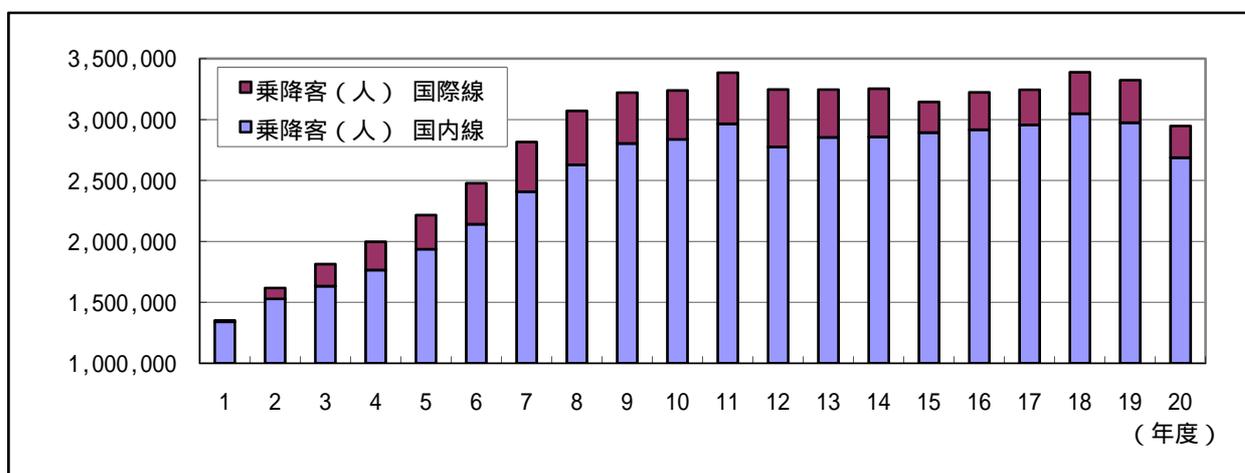
国際線旅客 259,997人(前年度比25.6%減, 約8万9千人減)

計 2,946,847人(前年度比11.3%減, 約37万6千人減)

平成元年度～平成20年度 仙台空港旅客利用状況

年度	乗降客（人）			順位			備 考
	国内線	国際線	計	国内線	国際線	計	
1	1,339,803	11,166	1,350,969				全日空，東亜国内航空（当時）国内線 2社体制
2	1,528,234	89,033	1,617,267				4月ソウル便就航 7月グアム便就航
3	1,632,235	180,445	1,812,680				
4	1,764,229	232,410	1,996,639				日本航空乗り入れ（伊丹便）3社体制 に 滑走路 2500m で供用開始
5	1,935,526	279,455	2,214,981				
6	2,140,887	336,099	2,476,986				9月大連/北京便就航
7	2,407,132	407,907	2,815,039		5		
8	2,628,534	442,452	3,070,986		2		
9	2,803,163	417,806	3,220,969	10	4	10	新旅客ターミナルビル全面供用開始 3月上海/北京便就航 滑走路 3000m で供用開始
10	2,836,773	401,982	3,238,755	9	6	8	
11	2,964,603	420,032	3,384,635	3	3	2	
12	2,774,526	471,699	3,246,225		1	5	
13	2,853,545	392,043	3,245,588	8	8	6	
14	2,857,099	395,479	3,252,578	7	7	4	仙台空港アクセス鉄道の着工 2月長春便就航
15	2,892,773	251,103	3,143,876	6			
16	2,916,016	307,151	3,223,167	5		9	9月台北便就航
17	2,955,977	288,515	3,244,492	4		7	
18	3,047,955	339,508	3,387,463	1	10	1	仙台空港アクセス鉄道の開業
19	2,973,505	349,621	3,323,126	2	9	3	10月香港便就航 12月広州便就航
20	2,686,850	259,997	2,946,847				

順位は仙台空港の旅客数を年度別に比較し，多い順に1～10とした。



平成元年度～平成19年度：国土交通省航空局調べ確定値（「空港管理状況調査」より抜粋）

平成20年度：宮城県調べ速報値

### (3) 全国の航空旅客輸送の状況について

全国の航空旅客輸送実績は、次の表のとおりである。

#### 全国の航空旅客輸送実績の動向

(単位：千人)

年度	国内線	国際線	年度合計
10	87,910	16,264	104,184
11	91,590	17,844	109,445
12	92,873	19,543	112,428
13	94,579	16,905	111,497
14	96,663	17,891	114,568
15	95,487	14,454	109,956
16	93,739	18,274	112,029
17	94,490	17,676	112,183
18	96,971	17,410	114,381
19	94,849	17,681	112,530
20	90,662	15,886	106,548

出典：国土交通省「平成20年度航空輸送統計情報」

平成20年度の航空輸送実績については、燃油価格の高騰と金融危機の拡大による世界経済の減速の影響を大きく受け大幅な減少となり、国内定期航空輸送の旅客数は前年度対比4.4%減で2年連続の減少となり、国際航空輸送の旅客数は前年度対比10.2%の減少であった。

## 2 鉄道沿線の街づくりの動向

### (1) 関下地区について

関下地区については、事業用保留地及び一般住宅用保留地いずれも順調に処分が進められており、契約率が8割を超えている。現在も商業施設等の建設が進められており、組合の早期解散に向け保留地処分を今後も積極的に進めよう予定である。

### (2) 下増田地区について

下増田地区については、一般住宅保留地の分譲が好調であり、マスコミでも数多く取り上げられ、知名度も高いものになっている。更に、コーポラティブ街区（約3.1ha）が計画より1年前倒しで売却できたことから、保留地の処分が全体の約6割に達した。ただし、大規模事業用区画の処分について未定であり、県としても組合と連携し企業誘致に積極的に取り組んでいる。（企業誘致のための企業訪問など）

### (3) なとりりんくうタウンの住民増加状況について

なとりりんくうタウンは、平成19年3月の仙台空港アクセス鉄道の開業に合わせてまちびらきを行った。各地区に関係する行政区の人口から推定すると、まちびらきから平成21年6月末までに、杜せきのした地区では367世帯の800人、美田園地区では529世帯の1,360人、両地区合わせて896世帯で2,160人の増加となっている。

#### なとりりんくうタウンの事業概要

(H21.3月末現在)

開発地域	名取市関下地区		名取市下増田地区	
開発面積	約69.5ha		約114.5ha	
事業主体	名取市関下土地区画整理組合		名取市下増田臨空土地区画整理組合	
事業期間	平成15～22年度		平成15～23年度	
計画人口	約2,400人/約830戸		約4,100人/約1310戸	
進捗率	94.2%(H20末)		83.6%(H20末)	
事業費	総事業費	約139億円 (内国庫補助 約53億円)	総事業費	約216億円 (内国庫補助 約66億円)

#### なとりりんくうタウン 人口増加状況

(H21.6月末現在)

		杜せきのした地区	美田園地区	計	(参考) 名取市全体
H19.4から H20.3末まで	人口	93	407	500	1,108
	世帯数	54	135	189	626
H20.4から H21.3末まで	人口	555	744	1,299	1,235
	世帯数	243	314	557	729
H21.4～	人口	152	209	361	437
	世帯数	70	80	150	301
H19.4から H21.6末までの 累計	人口	800	1,360	2,160	2,780
	世帯数	367	529	896	1,656

各地区に関係する行政区の住民基本台帳数値のうち、平成19年3月末数値との差により、増加数を推定。

### 3 空港アクセスに関する動向

#### (1) 仙台空港への主な交通手段について

仙台駅から仙台空港まで直行する公共交通機関は、仙台空港アクセス鉄道開業に伴い、仙台市交通局のリムジンバスが廃止され、民間バス事業者2社が新規で参入したが、利用者が採算ラインを大きく下回り、平成21年1月度末までに撤退している状況にある。

山形からの直通バスも廃止となっている。

##### 仙台空港への主な交通手段

		出発地	所要時間	片道料金	1日便数	備考
仙台空港アクセス鉄道		JR 仙台駅	約 23 分	630 円	40 往復	
路線 バス	リレーバス	JR 館腰駅	約 12 分	310 円	13 往復	仙台駅 - 館腰駅間運賃別途 230 円
	岩沼市民バス	JR 岩沼駅	約 20 分	200 円	6 往復	
タクシー		仙台	片道約 5,500 円			
自家用車			駐車代 800 円/日		空港周辺に約 3,600 台駐車可	
			近隣の民間駐車場で最低 280 円/日があり			

#### (2) 仙台空港アクセス鉄道開業前の仙台空港へのアクセスの状況について

平成18年4月に仙台空港鉄道株式会社が実施した「仙台空港アクセス状況調査」によれば、仙台空港まで及び仙台空港からの交通手段は、「自家用車」（「送迎」含む）が平均57.4%と最も多く、特に休日は63.4%に増加した。一方、「リムジンバス」の利用は平均16.9%で、ビジネス出張などの利用が多い平日でも19.4%となっていた。

#### (3) 仙台空港アクセス鉄道開業後の仙台空港への主な交通手段の状況について

平成19年度における仙台空港と仙台空港駅の月間平均乗降客数は、それぞれ285,605人、112,141人で、仙台空港乗降客に占める仙台空港駅乗降客の割合は、期間平均で39.3%である。チャーター便の離発着が増加する8～11月の期間では、仙台空港乗降客数は月間30万人を超えるが、駅乗降客が空港乗降客に占める割合は36～38%台で期間平均39.3%を下回っている。これは、チャーター便乗降客の多くが観光バスも組込まれたパッキングツアーを利用したことが考えられる。

また、財団法人空港環境整備協会へのヒアリングによれば、仙台空港アクセス鉄道開業後、仙台空港敷地内駐車場の利用台数の前年同月比平均（平成19年4月～12月）は86%に減り、特に収入の多くを占める宿泊台数は同74%にまで落ち込んでいる。駐車料金を値下げしている空港周辺の民間駐車場に流れている利用者もあると考えられるので、この減少分の全てが仙台空港アクセス鉄道に転換したとは言えないものの、自家用車から仙台空港アクセス鉄道への転換割合の目安にはなるものとする。

### 第3 仙台空港鉄道株式会社の課題

#### 1 利用促進による更なる収益拡大

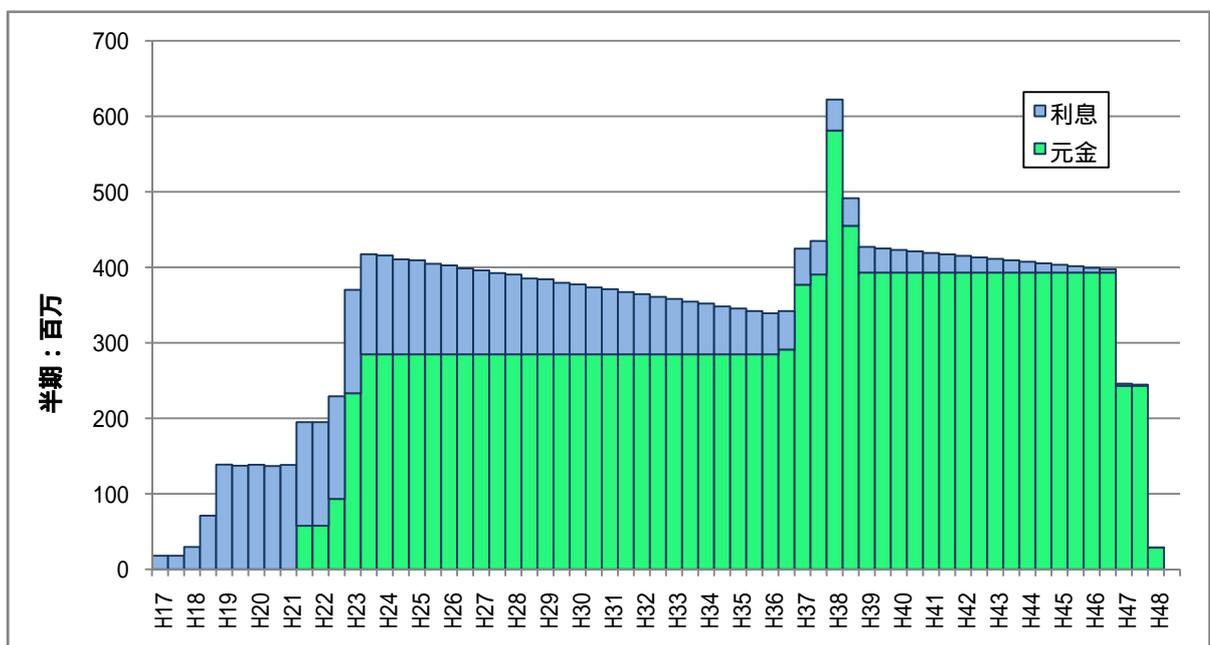
仙台空港鉄道株式会社はこれまで、鉄道沿線に進出する企業への訪問や近隣居住者への戸別ポスティングによる通勤・通学定期利用のセールスをはじめ、ダイヤ改正での乗り継ぎ改善、ICカード相互利用の拡大、及び大手旅行業者との業務提携による乗り継ぎの円滑化などによって利便性の向上を図るとともに、修学旅行での利用要請、「仙台まるごとパス」の販売推進、パークアンドライド事業による自家用車利用者の鉄道利用への転換促進、及び各種イベントによる広報宣伝によりその利用促進に努めてきた。これらの取組の結果、世界規模の景気後退による航空旅客数の減少や沿線大型商業施設の一部撤退などのマイナス要因の重なる中であって、パークアンドライドの利用者数こそ伸び悩んでいるものの、固定客となる通勤・通学定期利用者は着実に増加し、利用者数の底を支えてきているほか、仙台まるごとパスも順調に売上げを伸ばしており、努力が実を結びつつある。しかし、4～6月の期段階では、増えるどころか前年度割れの状況にあり、結果として、その利用者数は、平均約6,800人/日（開業～平成21年6月末）で、運賃決定時の需要予測値の約1万人/日のほぼ7割弱にとどまっている。

いうまでもなく、仙台空港鉄道株式会社の収支は、需要予測等を基に算定しており、利用実績が需要予測を下回することは、その後の鉄道運営に重大な影響を及ぼすことになることから、収益拡大を図るため、空港利用者に係るアクセス鉄道利用率の向上、通勤・通学等による沿線住民等の更なる利用拡大が必要不可欠であり、なお一層の利用促進に向けた取組が求められる。

#### 2 借入金の元金償還開始を見据えた対応策の検討

仙台空港鉄道株式会社の開業前の調達資金は、出資金71.3億円、国・地方公共団体補助金70.8億円、借入金167.5億円（政策投資銀行・市中銀行88.9億円、県78.6億円）となっており、建設事業費に占める借入金依存率は約56%と相当高い。借入金の償還期間は県転貸債が30年（20年据置，10年償還）、政策投資銀行・市中銀行は20年（5年据置，15年償還）であり、金融機関等への元金償還は借入れ5年後の平成21年度から開始される。この償還元金・利息を合算すると毎年度7～8億円となる。そのため、収入が当初計画の7割程度である現状の収益状況を踏まえると、平成25年度以降の借入金元金返済は困難であり、資金ショートの状態も予想されるため、早急に対応策を検討する必要がある。

借入金の償還計画



### 3 資金収支・損益の改善

仙台空港鉄道株式会社はこれまで、収益増に向けた利用促進の取組のほか、次のような経費節減に取り組み、資金収支の改善に努めてきた。

- 人件費の削減  
県派遣職員やOB職員の削減、役員報酬の一部カット、及びプロパー社員のボーナス月数カット
- 各種経費の節減  
委託業務の発注内容見直し、単価契約的発注物の契約内容見直し、及び節電の徹底等による一般・管理経費の節減
- 各出向社員のプロパー化の推進

しかし、現在の利用状況及び空港需要とまちづくりの状況を考えれば、開業後30年以内での累積損失の解消（黒字化）は極めて困難であり、現在の収支計画を見直し、施設の耐用年数などを勘案した現実的な計画を立てた上で、資金収支・損益の改善に向けた取組を進める必要がある。

《参考》

仙台空港鉄道株式会社は、平成21年1月8日付けで公社等外郭団体経営評価委員会に次のとおり「仙台空港鉄道株式会社改革計画について」を提出している。

#### 仙台空港鉄道株式会社改革計画について（要旨）

##### 1 改革計画策定の主旨

仙台空港アクセス鉄道は、東北地方の拠点空港である仙台空港の機能強化と隣接する仙台空港臨空都市の発展に寄与することを目的に整備された。

その大量輸送の実現と定時性、速達性等から地域公共交通の利便性を向上させた。

実質的営業初年度の平成19年度は、沿線の開発が途上であったことや、旧市街地の住民の利用が図られなかったことから、利用人員・営業収入とも計画を下回った。

平成20年度も、経費節減や利用促進策を講じるなど営業努力しているものの、航空機利用の落ち込みと沿線区画整理事業の未成熟により同様の状況

鉄道事業者の構造的な問題でもある多額の有利子負債の解消策が大きな課題

以上の状況から、公共性の高い地域公共交通機関として安定的な事業継続に必要な公的支援を関係機関に求めざるを得ない。

##### 2 経営改善計画

###### 1 利用促進施策等

沿線進出企業への従業員等の利用要請

戸建住宅やマンション入居者へのポスティング

各種イベントを活用した広報活動

ダイヤ改正による利便性向上

小学校等の社会学習の場としての施設見学の受け入れ

修学旅行での利用要請

パークアンドライドの利用促進及び自家用車利用者の鉄道利用への転換促進

###### 2 経営改善施策

利用促進施策の展開による収入増：年毎、前年比3%のアップ

定期的な運賃値上げ：10年毎、最大100円程度の値上げ

人件費の削減：社員の削減と役員報酬、管理職手当及びプロパー賞与のカット

各種経費の削減：委託経費節減、単価契約物の発注内容見直し、社員挙げての節電対応等

社員数の見直しと早期プロパー化の推進

###### 3 県等関係機関への支援要請について

###### (1) 県への支援要請

資産圧縮のための支援

（例）転貸賃補助金化 固定資産の圧縮 減価償却費の縮減 経営安定化

資金繰りが悪化した場合の無利子短期貸付の実施

平成12年3月建設企業委員会での説明事項（運転資金の融資）の実行等

利用促進施策への支援

航空機利用者の拡大施策及び就航便の増便対策 仙台空港駅利用人員の維持・拡大

特に、国内線（名古屋、伊丹、福岡及び札幌）は一便でも多く。

###### (2) その他関係機関への支援要請

仙台空港敷地内使用料の減免（対国/県の協力）ほか

## 第4 仙台空港鉄道株式会社に対する改革支援プラン

### 1 基本方針 ～ 仙台空港アクセス鉄道は県民共有の財産 ～

前の項までに述べたとおり、仙台空港アクセス鉄道は、需要予測を下回る利用状況にあるものの、日々約6,800人もの空港利用者及び沿線住民・企業従事者を目的地まで安全かつ快適に運ぶ重要な公共交通機関となっている。

この重要な交通機関は、東北の拠点空港である仙台空港のステータス向上と、沿線開発の中核をなす意味でも、既に県民共有の貴重な財産であり、このアクセス鉄道を継続して安定的に運行していくためにも、その経営母体となる仙台空港鉄道株式会社の経営の長期安定化に向けて、会社はもちろんのこと、官民一体となりその英知を結集し、対応する必要がある。

### 2 将来目標

以下の述べる会社の取組と県の支援により、その経営状態を改善することで、具体的に次の2点を達成する。

- 本計画期間内の利払後減価償却前の黒字化（資金ショート回避）
- 60年内の累積損失解消に向けた財務基盤の確立

### 3 収支の改善

収支の改善に当たっては、会社自身の経営努力が大前提となる。これまで、仙台空港鉄道株式会社も、第3で述べたような努力を重ねてきているが、県としては、通勤客を取り込むための沿線「なとりりんくうタウン」における企業・施設誘致の推進強化及び航空旅客増につなげるための仙台空港国際化利用促進協議会と一丸となったエアポートセールスの積極展開を図るのはもちろんのこと、庁内各部門の知恵を結集しつつ、周辺自治体や地元関係団体との連携を強め、これまで仙台空港鉄道株式会社が行ってきた(1)収益拡大、(2)経費節減の取組を引き続き支援するとともに、更に今後会社が行う次のような取組を積極的に支援するため、国庫補助金などあらゆる財源確保策を講じるものとする。

#### (1) 収入の拡大

- 運賃収入の増加
  - ◇ 利用拡大に向けたインセンティブの創出  
(割引企画、ポイントサービス、オリジナルグッズ配布・販売など)
  - ◇ 空港ビル、JR、地元関係団体及び沿線企業との連携による誘客イベント等の実施
  - ◇ 観光関連団体・旅行業者との業務提携による企画商品の開発
  - ◇ 環境関連団体等との連携による自動車から鉄道への転換促進キャンペーンの実施  
(パークアンドライドの更なる推進を含む。)
  - ◇ 旅客の利便向上を目指した乗り入れ区間の延長（山形、松島など）
- 運賃外収入の増加
  - ◇ 駅貼り・車内吊り等広告収入の確保
  - ◇ 高架下不動産の有効活用（賃貸又は新たな事業展開）

#### (2) 経費の節減

- 人件費の削減
  - ◇ 職員研修体制の充実を踏まえた派遣職員からプロパー職員への切替促進
  - ◇ 役員報酬や職員給与の一部削減

- 経費の節減
  - ◇ 光熱水費等の節減
  - ◇ 各関係機関に対する負担軽減に向けた支援要請
    - ◆ 国（国土交通省）に対する仙台空港敷地内使用料の減免要請 ほか

## 4 財務構造の改善

### （１） 県の関わり

県は、鉄道整備に当たり、その方針を決定し、会社設立までの間は37億円を超える出資も含め、主体となって整備計画を推進してきた。

会社設立後においても、整備費として25億円の補助金負担を負いつつ、会社と共に金融などの関係機関交渉に臨み、借入金の損失補償という形でこれら資金調達の後ろ盾となるほか、会社に県職員を派遣するなど、現在の会社の経営基盤の形成に大きく影響を与えた支配株主である。

更に、会社設立を控えた平成12年3月の県議会建設企業委員会においては、金融機関からの借入金に対する損失補償、建設資金に係る転貸債による融資、需要が下振れした際の対策として、転貸債に係る利息の免除などの黒字転換させるための経営安定化支援策の実施を表明していることから、県が必要な対策を検討し、実施していく。

### （２） 支援の基本方針

仙台空港鉄道株式会社における財務構造の問題は、鉄道事業という性質上の問題でもあり、会社の経営方法のみに起因するものとは言えず、仙台空港アクセス鉄道開業までの一連の取組を顧みるとき、その関わり方から、県が負うべき責任は重い。

加えて、金融機関からの借入金については、県が損失補償契約を締結していることから、会社自らの経営改善にのみ頼り、現況を看過した場合、平成25年度中にも元金の返済が滞り、76億円（H21～H24で13億円償還）にも及ぶ損失補償の実行を求められる最悪の事態も懸念される。

県としては、この責任と状況を真摯に受け止め、これまで表明してきた方針等の誠意ある実行を急ぐことが必要であり、国庫補助金などあらゆる財源を確保し、前述の経営安定化支援策の実施と新たな支援策を講じることにより、目前に迫った資金ショートを回避するとともに、将来に向けては、会社の経営安定化（累積損失の解消）を実現しなければならない。

### （３） 具体的支援策

県は、仙台空港鉄道株式会社の経営改善に向けた具体的な支援策について検討するため、関係部局の担当者からなる「仙台空港鉄道株式会社支援検討プロジェクトチーム」を編成し、これまで検討を重ねてきた。その中で、仙台空港鉄道株式会社が支援を要請している事項については次のような考えに至っている。

#### 【会社要請に対する検討内容】

- ◇ 資産圧縮のための支援
  - ◆ 会社は、資産圧縮のための県の支援を要望し、例として転貸債（79億円）の補助金化（償還免除）を挙げている。
  - ◆ 転貸債の元金償還開始は16年後（平成37年）であることから、改革プランの進捗の中で、更に需要（収益）に下振れが見込まれる場合には、その対応策として、上下分離方式の導入や転貸債の補助金化など、将来の選択肢として検討の余地はあると考える。

- ◆ なお、転貸債に関しては、利息の減免や元金償還時期の繰り延べなどの負担軽減策の実施の可能性を更に詰めていきたい。いずれにしても、この支援策のみでは、経営安定化の実現は困難につき、他の支援策との組み合わせを考慮することになる。
- ◇ 各関係機関に対する負担軽減に向けた支援要請への協力  
(国(国土交通省)に対する仙台空港敷地内使用料の減免要請 ほか)
- ◆ 支配株主である県の立場の許す範囲で、会社と連携の上で交渉・協議のテーブルに臨むことになる。

これらの会社要請や関係機関との調整を図りながら、今年度中に具体的支援策を盛り込んだ「行動計画」を策定する。

## 5 計画期間

今後5年間(平成22年度～平成26年度)をプランの実施期間とし、その期間内に収支及び財務構造の改善のための支援策を積極的に推進するとともに、仙台空港鉄道株式会社の更なる経営努力を促し、その経営安定化に一定の道筋をつけるものとする。

※ 計画期間最終年度において、会社の経営改善状況を検証し、以降の支援策の在り方について改めて検討を行う。