

統計トピックス

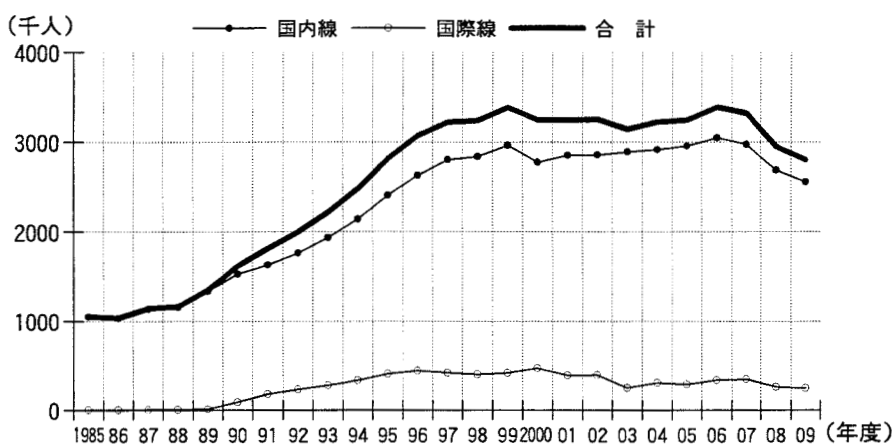
仙台空港の旅客動向

2009年度の仙台空港旅客数は、前年度比146千人（▲4.9%）減の2,801千人となり、3年連続して前年度を下回りました。年間3,000千人を下回るのは08年度に引続き2年連続となっています。国内線・国際線別にみると、国内線は同131千人（▲4.9%）減の2,556千人と3年連続して減少しました。また、国際線は同15千人（▲5.8%）減の246千人と2年連続して減少しました。

1985年度以降の旅客数の推移（図1）をみると、97年度頃までは一貫して増加を続け、その後は3,200千人前後で概ね横ばいで推移しましたが、07年度以降は減少しています。

国内線・国際線別にみると、国内線は、99年度までは航空路線の増設・便数の増加による輸送力の拡大や割引運賃制度の拡充、仙台市の政

図1 仙台空港の旅客数の推移



資料：宮城県土木部空港臨空地域課

図2 仙台空港の国際定期路線開設等の動向

年次	内容
1990年	◆ 仙台～ソウル間の国際定期便運航開始（7往復/週） ◆ 仙台～グアム・サイパン間の国際定期便運航開始（2往復/週）
1991年	◆ 仙台～シンガポール間の国際定期便運航開始 ◆ 仙台～釜山・済州間の国際定期便運航開始
1992年	◆ B滑走路2,500mへ拡張し、供用開始
1993年	◆ 仙台～香港間の国際定期便運航開始
1994年	◆ 仙台～北京・大連間の国際定期便運航開始（2往復/週） ◆ 仙台～ホノルル間の国際定期便運航開始
1995年	◆ 仙台空港周辺地域が輸入促進地域（FAZ）の指定を受ける
1997年	◆ 仙台～釜山間運休
1998年	◆ B滑走路3,000mへ拡張し、供用開始 ◆ 仙台～北京・上海間の国際定期便運航開始（3往復/週） ◆ 仙台～シンガポール間運休
2003年	◆ 仙台～長春間の国際定期便運航開始（2往復/週） ◆ 仙台～香港間運休 ◆ 仙台～ホノルル間運休
2004年	◆ 仙台～台北間の国際定期便運航開始（2往復/週）
2007年	◆ 仙台空港アクセス鉄道開業 ◆ 仙台～香港間運航再開 ◆ 仙台～広州間の国際定期便運航開始
2008年	◆ 仙台～広州間運休 ◆ 仙台～香港間運休

注）（ ）内は2010年7月1日現在の1週間の往復便数。

令指定都市昇格（89年4月）等に伴う商用利用の増加、などを背景として、逡増傾向で推移しましたが、2000年度には便数の減少（大阪間）や運休（青森間）などから、前年を割込むこととなりました。その後は、景気の回復傾向などもあり、緩やかながらも持ち直しの動きを続け、06年度には300万人を突破し過去最高を記録しました。しかし、その後は、搭乗率の低迷などを背景として、運休（神戸線、函館線）や減便（広島線、福岡線）が相次いだことから旅客数は減少に転じています。09年度も、景気低迷による企業の利用減少や新型インフルエンザの影響などにより、旅客数の減少が続いた状況となっています。

一方、国際線は、90年4月に初の国際定期路線となるソウル線が開設され、その後も国際定期路線の開設が相次いだことなどを背景として、96年度までは増勢を続けました。しかし、97年度以降は、利用者数の伸び悩みなどにより釜山線やシンガポール線が運休となったことに加え、米国・同時多発テロや新型肺炎（SARS）問題、イラク戦争なども重しとなったことなどから、旅客数は伸び悩みの状況となりました。その後06、07年度には、仙台空港アクセス鉄道の開業や香港線の再開などの動きを背景として、2年連続で増加しました。しかし、08年度以降は、原油価格の高騰に伴う燃料特別付加運賃（燃油サーチャージ）の上昇や、景気の落込みなどを背景に、定期路線の廃止が相次ぎ、旅客数は減少しています。

（参 考）東北地方の空港利用状況

2009年度における東北地方の空港の旅客数は6,477千人となり、前年度比7.8%減となっています。空港別の旅客数をみると、仙台空港が2,801千人と全体の4割強を占め最も多く、次いで秋田空港が1,096千人（構成比16.9%）、青森空港が1,049千人（同16.2%）、花巻空港が357千人（同5.5%）などとなっています。

2005年度以降の動向をみると、趨勢的に減少しており、特に、08年度以降については、原油価格の高騰に伴う運賃の上昇や景気の急激な悪化、航空会社の経営難などを背景として、路線の廃止（青森空港:07年10月、福岡便廃止、花巻空港:09年2月、関空便廃止、福島空港:09年2月、日本航空撤退、庄内空港:09年4月、伊丹便廃止）が相次ぎ、大幅な落込みとなっています。

また、今後についても、航空会社が国内の不採算路線を削減（青森空港:10年10月、中部国際便廃止、仙台空港:10年10月、日本航空中部国際便廃止、山形空港:10年10月、札幌便廃止）していく方針を示していることなどから、東北地方の空港を取り巻く環境は一層厳しさを増していくものと考えられます。したがって、東北地方においては、旅客数の増加策のみならず観光振興や企業誘致の推進なども含めた総合的な空港のあり方（機能等）などについて検討する必要があると思われます。

図3 東北地方の空港の旅客数（前年度比増減率）の推移 (%、千人)

		2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度		
						実数	構成比	
東 北 地 方		▲0.5	0.8	▲2.7	▲10.2	▲7.8	6,477	100.0
	青 森	▲1.8	0.0	▲0.6	▲9.5	▲8.0	1,049	16.2
	三 沢	▲1.4	▲2.3	▲8.3	▲8.9	▲2.9	261	4.0
	花 巻	1.7	▲9.3	▲11.1	▲9.5	1.9	357	5.5
	仙 台	0.7	4.4	▲1.9	▲11.3	▲4.9	2,801	43.2
	福 島	▲1.4	▲4.9	▲2.5	▲17.1	▲34.0	282	4.4
	秋 田	▲3.8	0.2	▲3.3	▲7.6	▲7.5	1,096	16.9
	大 館 能 代	0.5	▲11.3	▲3.9	▲11.1	▲4.6	119	1.8
	山 形	▲0.1	▲3.9	1.3	▲6.8	▲7.3	174	2.7
	庄 内	▲3.4	5.4	▲3.6	▲5.2	▲13.5	340	5.3

資料：東北運輸局「東北地方における運輸の動き」