

港湾

VOL.68

1991

より抜粋

日本港湾協会
THE JAPAN PORT AND HARBOUR ASSOCIATION

② 仙台空港の国際化

大 島 啓 太 郎

(宮城県企画部空港・交通対策課長)

1. はじめに

平成2年4月6日、この日仙台空港に初めて国際定期便が就航した。航空会社は韓国アジアナ航空、目的地はソウルである。わが国の空港に国際定期便が新たに就航したのは9年振りで、北海道千歳空港について13番目であるが、東北6県では仙台空港が初めてであり、仙台-ソウル国際定期便の就航は仙台、宮城のみならず、東北地方にとっても誠に大きな意義を有するものである。

本稿では、この国際定期便の就航の動きを中心に仙台空港の国際化の現状、今後の見通し等について述べてみたい。

2. 仙台空港の現状

① 施 設

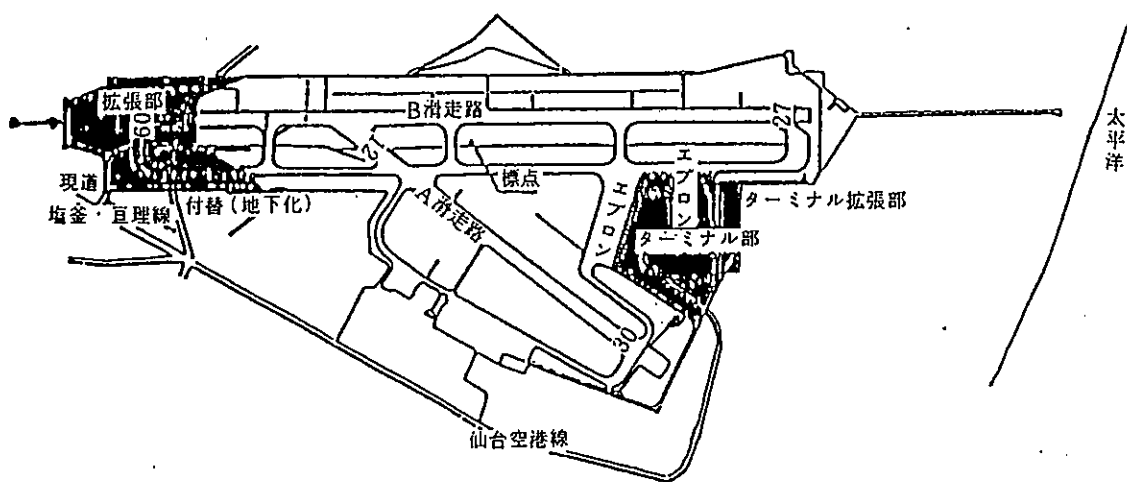
仙台空港は、東北地方の政治、経済、文化の中心である仙台市の南約20kmの位置にあり、東は太平洋に面し、西は蔵王連峰を望んでいる。運輸大臣が設置管理する第2種空港であり、1,200mのA滑走路と2,000mのB滑走路を有している。

B滑走路は現在全ての民間定期航空便の発着に用いられているが、同滑走路については、2,500mへの拡張工事が運輸省第二港湾建設局において進められている。これは県を始めとする官民一体となった要請活動の結果、国の第5次空港整備五箇年計画

に基づき61年1月に方針が決定され、63年10月に着工されたものである。平成5年4

月の供用開始予定時期にむけ現在順調に工事が進められている。(図-1)

図-1 仙台空港拡張整備計画の概要



計画目標年次：平成12年度			
規模：	現	況	拡張後
滑走路：	A滑走路	1,200m	1,200m
	B滑走路	2,000m	2,500m
	エプロン	中型ジェット用2バース	大型ジェット用2バース
		小型ジェット用5バース	中型ジェット用2バース
			小型ジェット用3バース
面積：		192ha	215ha
旅客数：		112万人	223万人
運行回数：		30便/日	54便/日
供用予定：	平成5年4月1日		
総事業費：	約90億円		

また、旅客取扱施設としては、7,000㎡の国内線ビルと1,700㎡の国際線ビル、貨物取扱施設としては、国内貨物用施設と国際貨物用施設が置かれている。この客貨の国際線用施設は先に述べた仙台-ソウル便就航に間に合わせるため、暫定的に設けられたものである。

さらに、仙台空港には、航空大学校仙台分校、航空保安大学校岩沼分校、第2管区海上保安本部仙台航空基地、陸上自衛隊東北方面航空隊等の国の機関をはじめ、東邦航空等の航空機使用事業者、JAL訓練所、株式会社ジャコムの整備工場等の民間の事業所も隣接して置かれている。

② 国内線の現況

国内線としては、現在日本空輸と日本エアシステムの2社が、計8路線(札幌、函館、新潟、小松、名古屋、大阪、福岡、那覇)、一日当たり16往復の国内定期便を運航している。これによる輸送量は旅客150万人、貨物12,700t(平成2年)であり、いずれの指標においても東京便が運航されていないにもかかわらず、新潟を含めた東北地方でトップの座を占めており、東北地方における国内航空輸送の拠点として重要な役割を果たしている。(図-2)

③ 国際線の現況

(1) チャーター便

仙台空港においては、昭和54年から韓国、香港等東南アジア諸国へのチャーター便が

運航されてきた。ピーク時の55年には84便、17,280人の実績があったが、その後減少し、近年再び増加傾向にある。その目的地は、

2,000mの滑走路で到達が可能なソウル、釜山、上海、香港等近隣諸国の主要都市となっている。(表-1)

図-2 定期航空路線の状況

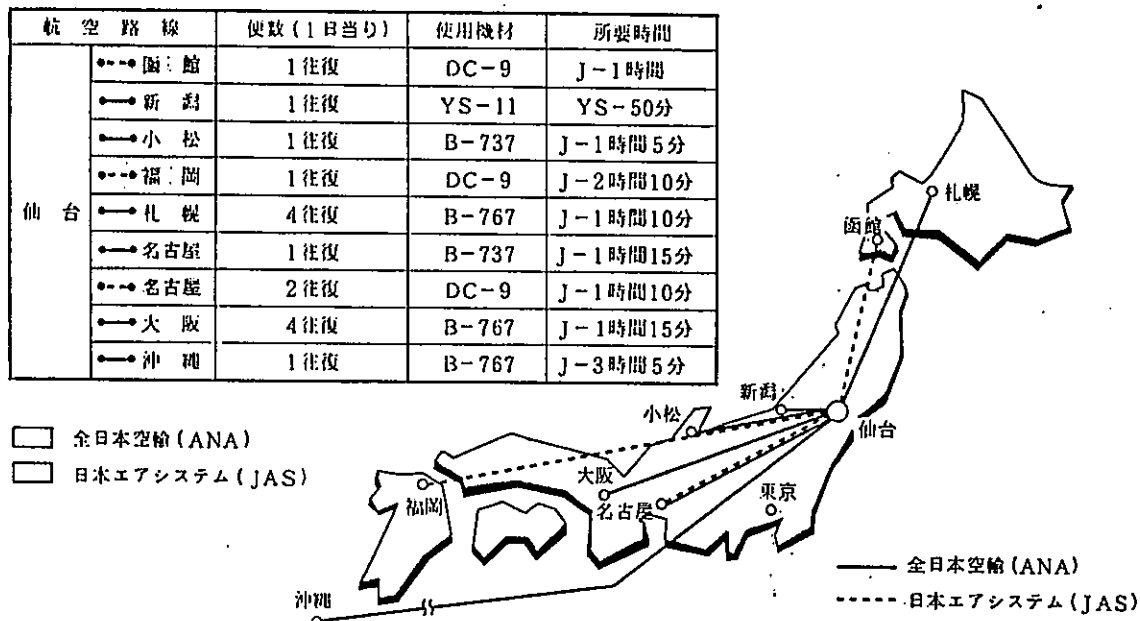


表-1 仙台空港年次別国際チャーター便利用実績

年次	昭和53年		54年		55年		56年		57年		58年		59年	
	便数	乗降客数	便数	乗降客数	便数	乗降客数	便数	乗降客数	便数	乗降客数	便数	乗降客数	便数	乗降客数
韓国	1	206	12	2,472	27	4,976	22	4,473	18	3,633	9	1,784	10	2,031
中国			3	550	6	779	1	211	1	202	2	350	4	939
香港			11	2,505	37	8,345	24	4,665	11	2,016	3	610	2	528
フィリピン			5	1,126	13	2,954	15	2,493	4	703	1	179		
タイ					1	226	2	276	2	411				
シンガポール							2	368	6	1,296	3	686	1	232
グアム							3	547	5	951	2	300	1	226
ソ連(ハバロフスク)														
台湾(台北)														
合計	1	206	31	6,653	84	17,280	69	13,033	47	9,212	20	3,909	18	3,956

年次	60年		61年		62年		63年		平成元年		2年	
	便数	乗降客数	便数	乗降客数	便数	乗降客数	便数	乗降客数	便数	乗降客数	便数	乗降客数
韓国	9	1,892	6	1,605	8	2,222	10	2,619	31	7,882	26	6,427
中国	5	943	2	516	1	276	4	950	1	244	1	209
香港	1	224	3	707	9	1,896	16	3,344	6	1,442	3	692
フィリピン												
タイ												
シンガポール												
グアム	1	194			2	581			1	230		
ソ連(ハバロフスク)							1	236				
台湾(台北)									1	402		
合計	16	3,253	11	2,828	20	4,975	31	7,149	40	10,200	30	7,328

(2) 定期便

仙台空港においては、現在外国の航空会社2社により、ソウル便（韓国アジアナ航空、平成2年4月6日運航開始）とグアム／サイパン便（米国コンチネンタル・マイクロネシア航空、平成2年7月9日運航開始）が、それぞれ週5便、週4便運航されている。その輸送量は平成2年末でソウル便39,800人、グアム／サイパン便16,200人の計56,000人、ロードファクターはそれぞれ77%、67%であり、極めて順調に推移している。

その詳細なデータは表-2に示すとおりであるが、ここで3点ほどコメントを加えておきたい。

第1は、路線の相手国についてである。

韓国と米国の2国はわが国にとって現在もっとも重要な2国である。仙台空港の最初の国際線がこの2国との間の路線であったことは大変意義深いものであり、今後の仙台、宮城、東北の国際化の進展について大いにプラスの面があると思われる。ちなみに、日本に13ある国際定期便開設空港のうちこの2国との間の路線があるのは、成田、大阪、名古屋、福岡のほかには新千歳と仙台の2空港だけである。

第2は、両便とも当初から極めて順調な実績を残したことである（ソウル便4月ロードファクター89%、グアム／サイパン便便7月ロードファクター85%）。その結果、ソウル便は10月末からこれまでの週3便を週5便に、

表-2 仙台空港の国際定期便の概要

(平成2年12月末現在)

項目		ソウル便				グアム・サイパン便			
運航地点		仙台 - ソウル				仙台 - サイパン - グアム			
運航開始日		平成2年4月6日				平成2年7月9日			
運航回数		週5往復(月・火・水・木・金)				週4往復(月・火・木・金)			
運航時間		(151便) 仙台発 13:05.....ソウル着 15:30 (152便) ソウル発 10:15.....仙台着 12:15				月 (932便) 仙台発 11:30...サイパン着16:05 発 17:00...グアム着17:35 " (931便) グアム 発6:30...サイパン着7:10発7:50...仙台着10:30 火 (932便) 仙台発 11:30...グアム 着16:25 " (931便) グアム 発7:30...仙台着10:30 木 (932便) 仙台発 11:30...サイパン着16:05 発 17:00...グアム 着17:35 " (931便) グアム 発7:30...仙台着10:30 金 (932便) 仙台発 11:30...グアム 着16:25 " (931便) グアム 発6:30...サイパン着7:10発7:50...仙台着10:30			
使用機材		B-737-400 158席				B-727-200 163席			
航空運賃		仙台-ソウル 往復89,100円(片道50,500円)				仙台-サイパン往復 127,500円(片道73,200円) 仙台-グアム 往復 131,000円(片道75,100円)			
航空会社		アジアナ航空(韓国第2の航空会社)				コンチネンタル/マイクロネシア航空			
利用状況	旅客 (臨時便含む)	月	入・出国者数	利用率	摘要	月	入・出国者数	利用率	摘要
	4-12	39,778人	76.7%	・平成2年10月29日より週3便から週5便に増便 ・平成3年4月から週7便の運航希望	7-12	16,238人	67.6%	・平成2年10月1日より週2便から週4便に増便 ・平成3年4月から週6便の運航希望	
貨物	月	輸入数量(主な品目)	輸出数量(主な品目)	合計	月	輸入数量(主な品目)	輸出数量(主な品目)	合計	
	4-12	91,911kg コイ・衣料品 マツタケ等	24,849kg 印刷物・工業製品 鮮魚等	116,760 kg	7-12	11,374kg マグロ	0kg	11,374 kg	

利用状況は航空会社調べ

平成2年一年間の国際チャーター便の運航状況は、次のとおり

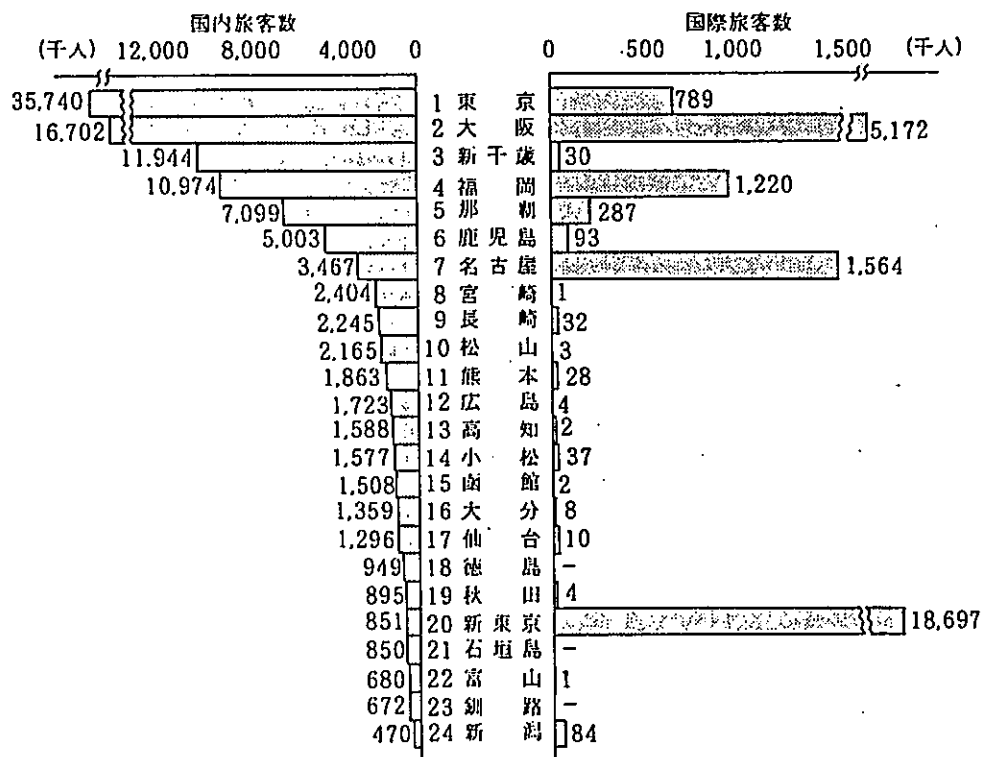
旅客	月	利用者(入・出国者数)	(便数)	目的地	貨物専用便	月	輸入数量	(便数)	品目
	1-12	7,328人	(59)	ソウル/香港/長春(中国)		1-12	70t	(2)	フランス産ワイン (ブジョレス-ト)

グアム／サイパン便は10月1日から週2便を週4便に増便されたのであるが、それでも実績にさほどの落ち込みはなく、エアライン側では来春から土曜、日曜運航を計画している程の状況である。この仙台空港における「成功」により、日本の航空界、旅行業界、関係行政機関は仙台、宮城、東北のマーケットの大きさや将来性について認識を新たにしたことと思われるし、また、国際化を目指している他の地方空港の関係者は大いに刺激を与えられたと思われる。

第3は、輸送人員についてである。2年末の国際線の輸送人員はチャーター便を含めると63,000人となるが、この数字は国際

線就航丸1年の3年4月には75,000人～80,000人程度に上ると思われる。この数字にはグアム／サイパン便の実績が9ヵ月分しか入っていないが、それでもこの国際線輸送実績は日本の国際空港中成田、大阪、名古屋、福岡、羽田、那覇につぎ、新千歳、新潟、鹿児島等に伍する数字である。東京便がないこと等により、国内線としては幹線ネットワーク上に位置づけられていない仙台空港は、国際定期便の定着、成長とともに東北地方の国際交流の拠点として新たなかつ重要な役割を担って行くこととなる。(図-3)

図-3 国内空港旅客調 (平成元年)



国内線・国際線の旅客数 (平成元年現在)

資料: 「全国空港ターミナルビル要覧」(全国空港ビル協会, 平成2年度版)

3. 国際定期便開設の経緯

このように順調な国際定期便はどのような経過を経て実現されたものであろうか。簡単に振り返ってみたい。

① 仙台ーソウル定期便開設の経緯

(1) 仙台ーソウル定期便開設促進連絡会

宮城県における国際定期便開設に関する取り組みは古く、昭和47年の「県長期総合計画」の中に取り上げられたことが最初であるが、目的地をソウルと決めた仙台ーソウル定期便の開設運動が活発となったのは

訪韓経済交流ミッション（団長：玉川東北経済連合会会長）が実施された昭和62年からである。翌63年1月には民間関係者、県および関係自治体からなる「仙台—ソウル定期便開設促進連絡会」（会長：手島東北経済連合会理事、事務局：東北経済連合会）が設立され、以後同連絡会を中心として日本政府、韓国政府、エアライン等への陳情活動、PR活動が行われていった。

同連絡会の主要な活動は開設決定までに行われた4度に及ぶ訪韓ミッションの派遣であった。これは日本のエアラインが機材、要員等の制約から地方空港からの国際定期便開設に消極的であったため、活路を相手国韓国のエアラインに求めるべく実施したものであり、県知事をはじめ仙台所在の官民の代表が韓国を訪れ、韓国のエアライン、経済界、韓国政府等に仙台—ソウル定期便の開設について理解と協力を求めたのである（表-3）。同ミッションが韓国側関係者に与えたPR効果は相当のものがあつた。これにより韓国側の仙台への定期便開設に関する理解は次第に深まっていったのであつた。

(2) テンミリオン計画とモデルプログラムチャーター

訪韓ミッションの派遣と同時期に行われたモデルプログラムチャーター便の好成績も、需要面での懸念をもっていた韓国側の心証を良好にする効果があつた。

モデルプログラムチャーター便とは、運輸省の海外旅行倍増計画（テンミリオン計画）の一環として位置づけられている地方空港の国際化を促進させるため、地元需要の掘り起こし、機材の確保、CIQの協力等の課題について総合的に解決を図るために行われている施策である。第1回（63年11月）と第2回（平成元年6月）のモデルプログラムチャーターにおいて仙台からそれぞれ5便、7便ともにソウルに向けて運航され、それぞれ95.7%、87.4%という高い利

表-3 仙台—ソウル定期便開設運動の歩み

1987	10月 訪韓経済交流ミッション 【団長 玉川敏雄 東北経済連合会会長】
1988	1月 東北経済連合会 仙台—ソウル定期便開設促進連絡会設立 【会長 手島典男東北経済連合会理事】
	5月 仙台—ソウル定期便開設促進連絡会 仙台—ソウル定期便の開設促進に訪韓ミッション 【団長 山本壮一郎 前宮城県知事】
	11月 東北ブロックモデルプログラムチャーター便ソウルへ7便運航（うち、仙台空港から5便）→全便ほぼ満席
1989	11月 仙台—ソウル定期便開設促進連絡会 仙台—ソウル定期便の開設促進に訪韓ミッション 【団長 津軽芳三郎 前宮城県副知事】
	5~7月 東北ブロックモデルプログラムチャーター便ソウルへ11便運航（うち、仙台空港から7便）
	6月 仙台—ソウル定期便開設促進連絡会 仙台—ソウル定期便の開設促進に訪韓ミッション 【団長 石井 亨 仙台市長】
	8月 仙台—ソウル定期便の開設促進連絡会 仙台—ソウル定期便の開設促進に訪韓ミッション 【団長 本間俊太郎 宮城県知事】
	9月 日韓航空協議 仙台—ソウル間定期便開設決定
1990	12月 仙台空港国際線暫定ターミナルビル着工
	3月 仙台空港国際線暫定ターミナルビル完成
	4月・アジアナ航空 仙台—ソウル定期便就航開始（6日） ・定期便就航記念訪韓ミッション 【団長 本間俊太郎 宮城県知事】
	5月 仙台—ソウル定期便開設促進連絡会解散

用率を得たのである。

(3) 仙台—ソウル定期便開設の決定と実現への課題

このような関係者の努力と運輸省をはじめ関係当局のご高配により、平成元年9月の日韓航空交渉において、仙台—ソウル便の開設が日韓両国政府において合意された。10月に入ると韓国第2の航空会社アジアナ航空が仙台—ソウル便に就航することが明

らかにされた。同時にアジアナ航空は平成2年4月からサービスを開始したい旨を明らかにしたのであった。

この時点で就航に向けて仙台空港が直面した課題は大きく2つあった。1つは国際線旅客取扱施設(ビル)の整備であり、もう1つはCIQ(税関、出入国管理、検疫、植物防疫、動物検疫)体制の整備であった。

前者の問題は、当時国際チャーター便のCIQをエプロンから2km離れた民間ビルで行っていたため、定期便に対応するためには新たにターミナルビルを建設する必要が生じた訳であるが、第1便の就航に間に合わせる事が出来るか、という問題であった。これについては、空港ビル株式会社大内専務他のスタッフの超人的努力と運輸省をはじめ関係機関の絶大なご理解とご高配の結果、プレハブの暫定的なものではあるが1,700㎡のビルを実質3ヵ月余りの工期でオープンするべく平成元年末までに総ての手続きを整えることができた。

第2の問題は、平成2年4月からの定期便に対するCIQ機関の対応が、このような事情を見込んでいない平成2年度概算要求の提出後に可能か、という問題であった。これについても、従前からCIQの出先機関との連絡を主な目的として元年5月に設立されていた「仙台空港国際空港化推進連絡協議会」の場を活用した説明や本省、ブロック機関、出先機関への数度に及ぶ陳情活動の結果、総てのCIQ機関において第1便に対応可能な業務実施体制が、関係省庁および査定当局のご尽力により平成2年度の予算編成作業の過程で確立されたのであった。

このようにしてソウル便に関する課題がクリアされ、同便は4月就航の運びとなるが、この段階で今度はグアム/サイパン便開設の可能性が明らかになったのであった。

② 仙台-グアム/サイパン便開設の経緯
平成元年11月に行われた日米航空交渉の

結果、グアム/サイパンと日本国内の新規2地点間の旅客便の就航が認められた。これを受けてグアム/サイパン地域に根拠地を持つ米国コンチネンタル航空は翌2年1月に米国運輸省に札幌-グアム/サイパン便と仙台-グアム/サイパン便の路線開設の申請を行った。この時点で札幌と仙台へのグアム/サイパン便の就航はほぼ確定された訳であるが、実はコンチネンタル航空としてはこの両都市に加え新潟もその候補として検討を進めていた経緯があった。地元の誘致運動の成熟度からすれば新潟側の方が仙台側よりも数段深まっていたのが実態であり、コンチネンタル航空から乗り入れ希望があると聞いて驚いたというのが正直なところであった。

同航空が仙台選択の理由として挙げた点は概ねつぎの3点であった。

1. 仙台は東北の中心に位置しており、近年の高速交通網の発達と相まって、東北地方の旅客需要を集めうる。
2. 仙台には東北大学を始め高等教育機関が多く、学生等若年層の人口が多い。彼らはグアム/サイパン便の有力な顧客である。
3. 東北地方には近年ハイテク産業の立地が著しい。このことと仙台に大学等の研究機関が集積していることにより、将来ビジネスの交流も期待できる。

こうしてグアム/サイパン便の就航は決定されたのであるが、その実現に至るまでにはCIQ関係機関からの再度の了解取りつけと航空気象予報の実施体制の確立等の問題があったが、幸い関係機関のご理解を得て無事7月就航の運びとなったのである。

4. 国際化の動向と今後の見通し

話を元に戻して仙台空港の現在の国際化の動向と今後の見通し、その実現に向けての課題等を紹介したい。

- ① シンガポール便等の動向

表-4 仙台空港への新規国際便乗り入れに関する動向

- (1) 仙台～香港(キャセイパシフィック航空) H2. 8. 13 河北新報
香港ドラゴン航空との営業上の協力関係が成立したことで、仙台～ソウル便が好調で採算路線として運航できると判断し、2年以内に就航を目標としている。
- (2) 仙台～オーストラリア(カンタス航空) H2. 10. 22 河北新報
成田がバンク状態で発着枠が広がる余地がなく、また、名古屋、福岡の2空港も増便が期待できないので潜在需要の大きい東北市場に着目、詳細な市場調査を進めている。
- (3) 仙台～ハバロフスク H2. 10. 26 河北新報
ソ連のハバロフスク市長は「日本建設投資調査団」(団長 高橋幸作前名取市議会議長)に託した知事への手紙で、仙台直行便の国際航空路開発を求めており、本県もソ連との経済交流や航空路開設の見通しに明るい展望が生まれたことと歓迎している。

表-5 仙台空港におけるC. I. Q体制の現況と平成3年度の対応について(宮城県調)

*平成3年度については、政府予算案である

項目	機 関 別	現 況		平成3年度の対応(案)
		機 関 名 称	お よ び 体 制	機 関 名 称
税 関	1 本省機関	大蔵省 関税局 総務課		
	2 ブロック機関	" 横浜税関		
	3 出先機関	" " 塩釜税関支署		
	4 " [仙台空港]	" " " 仙台空港分室	仙台空港出張所(新設)
	(空港における体制)	仙台空港分室職員および塩釜税関支署からの出張対応		出張所職員による常駐体制(予定)
出入国管理	1 本省機関	法務省 入国管理局 入国在留課		
	2 ブロック機関	" 仙台入国管理局		
	3 出先機関	" " 塩釜港出張所		仙台空港出張所(新設)
	4 " [仙台空港]	なし	
	(空港における体制)	塩釜港出張所からの出張対応		出張所職員による常駐体制(予定)
検査および 食品検査	(検 疫)			
	1 本省機関	厚生省 生活衛生局 食品保健課検査所業務管理室		
	2 ブロック機関	" 東京検疫所		仙台検疫所(塩釜・仙台出張所の昇格) (平3.10.1予定) 仙台空港出張所
	3 出先機関	" " 塩釜・仙台出張所		
	4 " [仙台空港]	" " 仙台空港出張所	
	(空港における体制)	塩釜・仙台出張所からの出張対応		
	(食品検査)			
	1 本省機関	厚生省 生活衛生局 食品保健課検査所業務管理室		
	2 ブロック機関	" 横浜検疫所		
	3 出先機関	なし		
	4 " [仙台空港]	なし	未定
	(空港における体制)	東京検疫所塩釜・仙台出張所(兼任)からの出張対応		
植物防疫	1 本省機関	農林水産省 農蚕園芸局 植物防疫課		
	2 ブロック機関	" 横浜植物防疫所		
	3 出先機関	" " 横浜植物防疫所 塩釜支所	現況と同様
	4 " [仙台空港]	なし		
	(空港における体制)	塩釜支所からの出張対応		現況と同様
動物検疫	1 本省機関	農林水産省 畜産課 衛生課		
	2 ブロック機関	" 動物検疫所(横浜市)本所管内		
	3 出先機関	なし		仙台空港出張所(仮称)(新設)
	4 " [仙台空港]	なし	
	(空港における体制)	動物検疫所からの出張対応		出張所職員による常駐体制(予定)

ソウル便およびグアム／サイパン便の就航以降、その順調な成績が評価されたのか仙台空港への路線開設について香港、オーストラリア等のエアライン等が興味を示してきている。(表-4)

さらに昨年の9月には日本とシンガポールの航空協議でシンガポールと札幌か仙台どちらか1地点との間の路線の開設が合意され、仙台空港に第3の国際定期便実現の可能性が高まっている。この合意をうけ地元では11月に県副知事を団長とする官民のミッションをシンガポール航空本社に派遣し、仙台、宮城、東北の地域の実情を説明するなど誘致活動を積極的に展開している。シンガポール航空側では本年度中にも札幌か仙台かを決定し、3年のウインタースケジュールから運航したいとの意向を洩らしている。本稿が明らかになる頃には、その帰趨が明白となっているかもしれない。

以上のような旅客便の他にも、昨年11月にはボジョレーヌーボーを積んだソ連アエロフロートの貨物フレーター(チャーター便)が運航されるなど仙台空港は今まさに「発展途上」の状態にある。

② CIQ 体制の充実

このような「発展途上」の状態や県等地元からの要請に対応する形でCIQ機関の体制も充実されることとなった(平成3年度政府予算案)(表-5)。これにより、税関と出入国管理の出先機関の空港における設置ならびに東北全域をカバーする厚生省の検疫所と東北では初めての農水省の動物検疫所の出先機関の仙台設置が認められた。これまでは、各機関とも塩釜港(税関、出入国管理、検疫)または横浜(動物検疫)の組織からの出張で対応していたので、この組織拡充により仙台空港の国際化は一層進展するものと期待されるものである。

なお、この組織拡充は単に仙台空港の今後の国際化の進展に資するのみならず、東北地方全体の国際化の進展にも大きな意義

をもつものであることも指摘しておきたい。

③ 課題

以上のようにこの1年間仙台空港の国際化は順調に推移してきており、また、今後の中東情勢が安定していれば順調に推移するものと見込まれるが、解決すべき課題も山積みしている。

(1) 週末(土曜、日曜)運航の実施

現在日本の国際空港で週末便の運航がなされているのは、成田、大阪、名古屋、福岡等主要な空港に限られ、地方空港ではCIQ機関の要員の制約等によりウイークデイのみ運航されているのが一般的である。

このような状況に対してソウル便、グアム／サイパン便を運航しているアジアナ航空およびコンチネンタル航空は利用者利便の向上と金曜日と月曜日に集中している需要の平準化を図るため、4月からの週末運航を希望している。

地元としても利用者利便の向上の観点から、週末運航の実現につき関係者に積極的に要請活動を行っているところである。

(2) 国際線ターミナルビルの増築

国際線ターミナルビルの増築も急務である。現在の暫定国際線ターミナルビルは前述したようにソウル便に間に合わせるため建設したものであり、工期等の制約から最低限の機能、面積しか確保されていないのが現状である。

このような状態では増大する国際便の就航希望や予想される機材の大型化、CIQ体制の充実等に対応することが困難であるので、ロビーの拡張、CIQ事務室の増設、エアラインカウンターの増設、VIPルームの新設を盛り込んだビルの増築計画の検討に着手しているところである。

(3) 空港施設の整備

空港施設の整備も重要な課題である。今後の国際便の増大や機材の大型化に対応していくためには、現在進められている2,500mへの拡張工事の早期完成、国際線用エ

プロンの増設が図られるとともに、本格的国際線ターミナルビルの建設に必要な検討がなされる必要がある。長期的な国際化の進展に対応し、東北地方の開発を一層促進するためには次の第6次空港整備五箇年計画において3,000m滑走路の拡張事業が採択されることが重要である。これらの点について要請活動を従前にも増して進めていくこととしている。

(4) 周辺地域、アクセスの整備

国際空港に相応しい周辺地域の整備やアクセスの整備も進めていく必要がある。仙台空港をエアカーゴ基地とすべきとの提言も出されている。県を含む地元においてこれらの問題についても鋭意検討を進めているところである。

5. おわりに

以上仙台空港の国際化の状況について概観したが、この1年半余りの国際化の進展は誠に著しいものがあった。このような変化にここまで対応できたのは県をはじめ関係地方自治体の対応はもとより、地域の国際化を熱心に進めてきた東北経済連合会、商工会議所等の地元経済界をはじめ県民の方々の熱い願望がその推進力として強く作用していたのである。また、このような地域の熱意に対応していただいた地元選出国會議員先生方、運輸省はじめCIQ関係省庁等の国関係機関の方々のご尽力も事の成就には不可欠なものであった。この紙面を借りお礼申し上げさせていただき、本稿を閉じることとしたい。