

第1回仙台空港等活性化検討会・臨空地域等活性化検討会

日 時：平成24年2月8日（水） 午前10時～午後0時30分
場 所：宮城県行政庁舎4階 特別会議室
出席者：資料名簿のとおり

1 開会（司会：佐々木富県宮城推進室副参事）

2 あいさつ（村井知事）

- 皆様、おはようございます。本日は第1回目の合同検討会をご案内したところ、大勢の皆様にお集まりいただきました。お忙しいところ誠にありがとうございます。
- おかげさまで復興に向けて一步一步歩みを進めることができるようになってきた。県外から宮城県にお越しいただいた方、また海外から宮城県にお越しいただいた方に、復興の息吹を感じていただく場所はどこだろうか、このように考えたら、やはり、それは仙台駅であり、また仙台空港であろうと思う。仙台空港に国内から・海外からお客さんが来られて、ここは元気だな、明るいな、すごい勢いがあるなど感じていただいたならば、それだけで宮城県のイメージは必ずアップすると思われる。
- 今まで仙台空港には、いろいろこ入れをしてきた。おかげさまで東北で唯一の国管理空港として非常に充実した整備を進めてきたつもりではあるが、しかし、なかなか利用客の数が伸びないような状況である。また、国内線も国際線もある程度頭打ちのような状態である。これを更に大きく飛躍させたいと考えているところ。
- そうした時に国でも同じように民間の皆様のノウハウ、資金、力、知恵を借りながら、空港を更に活性化させたいという考えをお持ちだと言うことを聞き、まずは宮城県が、この復興で大きな被害を受けた宮城県が、いの一番に名乗りを上げようと言うことで、手を挙げた次第である。
- 行政ができることと言うのは限られているので、主役は民間の企業の皆様、関係団体の皆様の資金であり知恵であり力、ノウハウ、こういったものをぜひとも前面に押し出していただいて、我々がしっかりとサポートしていくという形で、夢を実現させていきたいと思う。仙台空港の民営化ありきだけではなく、私としては、空港ビル、アクセス鉄道、エアカーゴターミナルといった県が出資している第三セクターや、国の持つおります駐車場、空港全体、また周辺の整備こういったものまですべて総合的に考えながら話を進めていければと考えている。とはいえ、すべて同じように進めていくというのは無理であるので、やはり、前に進めるものは進めながら、空港の民間委託というものを前に進めながら、あわせて今言ったようなものをしっかりくっつけて考えていくというのができればよいと思っているので、どうかよろしくお願い申し上げます。
- 本日は第1回目ということもあり、株式会社三井物産戦略研究所の研究フェローの美原様から「空港の民営化と周辺開発」と題し、御講演をいただくほか、国管理空港の民間への運営委託に向けた最近の動きについて、国土交通省航空局の河田企画調整官様から御説明をいただくなど、様々な情報や意見交換を行っていただきたいと考えているので、限られた時間ではあるがよろしくお願い申し上げます。

- 私はこのプロジェクトに相当気合いを入れているので、どうぞよろしく願います。私はトンボのような人間で、止まるか前へ進むかしかない。後ろへは下がれないので私と一緒にどんどん前へ進んでいただければと思う。と偉そうなことを言いながら今日は最後までいたいと思っただが、急遽常陸宮様が宮城県にお越しになるということになった。挨拶だけして失礼をするが、2回目以降はなるべく参加させていただきたいと思っているのでお許しをいただきたいと思う。実りある検討会となることをお願いいたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

<知事退席>

<出席者紹介>

3 概要説明（松田富県宮城推進室長）

- ・ 仙台空港等活性化検討会及び臨空地域等活性化検討会の開催趣旨について
- ・ 仙台空港の民間への運営委託に向けた課題等について
 - 資料1, 2, 3, 4について説明

4 講演

演題：「空港の民営化と周辺開発について」

講師：株式会社三井物産戦略研究所 研究フェロー 美原 融様

- 今般の震災の復興に関し、宮城県庁並びに宮城県の方々の努力に敬意を表したい。
- 私の専門は公共政策である。過去10年以上にわたって国と様々な公民連携の制度設計をしてきたが、航空政策の専門家ではない。ただし、様々な関係で国土交通省と航空政策のあり方とか、規制緩和はどうあるかなど自民党政権の頃から話した経緯があり、今般こういう形で意見を述べることになった。
- 資料5を元に説明する。本日の話の目的は考え方をまず整理しておこうというもの。これだけの検討会なので皆さんの知恵を集めて仙台空港がどうあるべきなのか、周辺開発がどうあるべきなのか、今後の議論になると思うが、今の時点でもすでに制度の大きな枠組み、物事の道筋、何を考えなければならないかは分かる。それを皆さんの共通の知識としながら、様々な新しい知恵や工夫を出していただく。そのための第一歩として、考え方を整理しては如何ということから、現在の国における政策の方向性や空港民営化のあり方、何が競争の対象になるのか、周辺開発とどういう関係になるのか、何を考えるべきなのかなどをかいつまんで報告するのが今回の講演の目的である。
- まず国の政策のあり方。民営化、コンセッションという話が先ほどもあった。国で新しい航空政策が採られようとしている。今次通常国会において新法ができる。地方空港の民営化を推進するための法案であるが、おそらくガチガチの制度ではなく、かなり様々な選択肢を含むようなものであると想定している。法案の内容はまだ開示されていないので、今後皆さんの検討の対象となると思うが、公共経営から民間経営にシフトするための大きな枠組みの選択肢を提供することが新法によって実現すると理解した方が分かりやすい。
- この目玉になるのは改正PFI法で新たに定義されたコンセッションリース方式になる。基本方

針が閣議決定されるのは来月になりそうで、かつ空港関連新法の内容もまだ明確ではないが、大きな方向性だけは分かっている。民営化に限りなく近いが、必ずしも純粋な民営化ではなく長期間にわたる運営権の譲渡ができる手法になると考えた方がよい。すなわち、空港の基本施設の譲渡を伴わないことになり、空港の土地、基本施設、航空保安施設等の所有者は国であって、基本資産の所有権と運営権を分けることにより、運営権を一定長期間にわたり、選定された民間事業者に譲渡する形をとる。この場合、運営権は改正PFI法に基づく限り抵当権設定の可能な財産権として構成されることになる。

- 国と民間事業者の関係は当然協定により権利義務関係が形成されるので、経営の裁量権はあるが全てが自由ではない。あるいはコンセッションリースによって、運営権が民間に譲渡されても、当然のことながら最低の安全を担保するための航空規制はかかる。今後飛行場の大規模修繕などの投資はすべて民間事業者が担うという形になる。5年、15年単位で空港は滑走路を含めて基本施設に対して、恒常的な更新投資が必要である。資産の維持を図る継続投資義務も民間事業者の所掌となるということが前提となる。
- ただし例外もある。管制業務である。これは別途国の法律そのものを変えない限り仙台空港のみで民営化はあり得ない。様々な国の省庁などと話をしていると、国の方針としては、全体の管制の枠組みは将来的に独立行政法人化することなどが志向されそうだ。この場合、理論的には航空路管制(エンルート)と空港管制に分けて官民で業務と収益とリスクを分担することは不可能ではない。
- 実際空港の特別会計を調べてみると分かるが管制に関する収入は着陸料の1.5倍もある。巨額の金額なので、これを独立行政法人化して透明化し、業務と収益を合理的に官民で分担するという考えが将来的には志向されると思うが、当面は国の業務として位置づけられている。
- ターミナルビルや駐車場など、仙台空港においても様々な第三セクターや財団がかからんでいるが、これら空港を構成する要素を一体化できる何らかの仕組みを国が作るというのが一定の前提になると思う。これに県が関与してくることも考えられるが、費用を新しい空港運営事業者が負担する前提で、国からコンセッションリースを受けるという形になる事が仕組みとして単純になる。
- 国との事業契約により所掌、責任、義務を取り決め、民間が運営権の譲渡を得て、またその対価をアップフロントで国に対し支払うというのがこのコンセッションリースの枠組みである。アップフロントで支払う対価についてはいろいろな考え方がとれる。分割してもよいし、様々な選択肢はありうる。
- (P5) コンセッションリース方式は極めて合理的な方式。改正PFI法によりできた新しい手法だが、現実的かつ合理的なシステムだと思う。
- その具体のあり方は、国とターミナルビル会社、駐車場管理会社との関係を整理し、国の責任で利害関係を調整することが一つの前提になる。現実に関与している第三セクターや財団等の買収価値を確定して、国ないしは国の委託を受けた公的主体がいったんこれを買収して、選定事業者にリースの対象にするか、あるいは選定事業者が当該資産を買収する前提を準備する。この目的はあくまでも空港機能を一体化する前提を調整するということである。
- なぜこのようなことをしなくてはいけないのか？競争の前提を作る必要があるためである。民間事業者にこれを任意に買わせるといっても、第三者の公正なバリュエーションがなければ、誰も買えない。第三者が公平に評価し、対価を算定し、正当に払う仕組みを、公的主体すなわち国が主導

して構築しない限り、利害関係は調整できない。こういう利害調整は、民間事業者が一番嫌がる側面でもあり、最低必要な利害調整は事前に国が主導し、実施するというのが前提となる。それとともにコンセッションの前提となる事業要件を定めて、公募の前提とし、費用とリスクを民間事業者が正確に把握し、評価できるようなアプローチが必要となる。

- やはりこれは提案公募が前提となる。空港の現在及び将来価値を評価し、対価を提案させるとともに、既存の空港の維持管理や更新投資を考慮しながら、これを運営して発展させ、空港としての事業価値をどう高めるのかという提案競争になる。
- これは選定される民間事業者の経営方針、運営方針のあり方によっては、仙台空港のあり方が大きく変わり得る事を意味する。また、これは周辺区域の開発にも影響をもたらすことになる。どんなフィロソフィーで空港を経営するのかということを経営要件として入札の対象にし、ビジョンを関係者が共有することが重要になる。
- (P6の表は) ICAOの分類によって飛行場の収入を空港使用料と付帯施設使用料に分けてみたもの。国際的にはこういう仕分けをするので、日本の実際のフィーとはちょっと違っているかも知れない。この前提で仙台空港などの国管理空港と成田空港など株式会社管理空港を比較してみた図である。どこが違うのか。航行援助施設利用料というのは先ほど話した管制の利用料である。これは国に行くので変わらない。収入の帰属主体として考えた場合、注目すべき点はやはり付帯施設使用料だ。この場合、国管理空港の収益は民間企業、国、ターミナル会社、財団法人などにいろいろ分かれてしまっている。これら収入を一体化するとともに、空港使用料と付帯施設使用料を統合・一体化することによって合理的・効率的な空港の運営を行うというのが民営化の狙いとなる。
- 勿論運営権を取得する前提としてその対価を国に払わなければならないことになる。ここでのポイントは、民間事業者が国に支払う対価は、おそらく将来収益の現在価値になる。また、県に対して支払う対価は、第三セクターや駐車場等々の公的主体を含む既存の利権者に対して公正なバリュエーションをした対価になる。この2つが運営権の価値ということになるのだろう。
- それとともに民間事業者が考慮するのは事業価値を高める投資は何か、いつ、これをどう実施するかということ。今やるのか、将来やるのか。また、5年後、15年後を見据えた上で滑走路の更新投資はどうするのか。大規模更新投資はどういう仕組みでやって資金調達をしながら全体のキャッシュフローや料金体系をどう考えるのか等になる。
- また、既存の三セクの債務の継承をするのか否か。もし累積債務があるならば、それを引き継ぐのか否か、どういう形で処理するのかという問題も絡んでくる。こういう大きな考え方をまず整理しながら、事業全体を評価できる仕組みを作り、対価を提案させるという競争になる。
- ポイントは2つある。1つは、民間事業者がキャッシュフローをデザインできる仕組みであること。これは非常に重要。この結果、対価のプライスタグは実は民がつけるという形になり、これは市場における評価になると思う。2つめのポイントとしては、国・県・民間事業者の利害関係は必ずしも一致しないこと。今現在皆さんこのように一緒に検討しているが、どこかの段階で利害関係が一致しなくなるので、明確にルールと手順を決めて利害関係を調整した上で入札を実施する形になる。例えば、第三セクターの累積債務をすべて民間事業者が吸収することは不可能ではない。空港使用料という大きなキャッシュフローが入るので、その中でキャッシュフローを見ながら、どう評価するのかということになる。国からしてみれば一定の飛行場のバリュエーションがあるはずで、

このくらいもらいたいという期待収益がある。それに対して県も当然これはコストとして持ってもらいたいという期待感もあろう。もし民間事業者のプライシングが低く設定された場合、それがマーケットの評価となるので、国の対価は減って県の対価は増えるという可能性も考え次第ではある。この場合は、国から県への補助金と同じような効果をもたらす形になる。これを民間事業者が提案によって決めるという形になるので、ゲームのルールをどういうふうを設定するかによって、市場の反応は変わる。所掌のありかた、リスクのあり方、義務のあり方を反映した形でキャッシュフローを自由にデザインできるというのがこのコンセッションリースの大きな特徴になる。

- 結論的には、私は、民営化は成功すると思う。民間事業者が自由にキャッシュフローをデザインすることができるからである。また、このあり方は、確実に官民の交渉においてこれを取り決めることが想定されるからだ。従来のように事業要件を一方的に公共が定めて固定したまま入札するという仕組みにはならない。公募提案方式によって、民間事業者提案を募り、その対価が本当に適切なのかということ、きちんと官も民もバリュエーションをして、市場評価を得た上で、第三者の評価をも参考に適正な価格で民が買い取り、今後の空港の運営を担うという形になるはずである。
- (P7) 運営収入と支出のあり方を全体構造で見た図になる。この収入と支出、航空収入と非航空収入が一体化することにより経営の効率化を図り、最大限、柔軟性のある経営のあり方を認めようというのが、今回の空港政策の大きな転換の構図になる。この場合どこが収入のポイントか。どこをどういうふうにすれば空港の価値は上がるのか、キャッシュフローはどうすれば増えるのかということ、これを頭に入れた上で民営化や空港の運営を考えなければならない。ただ単に今あるターミナルビルを運営すればよいと言うわけではない。空港の利用価値をどうやって上げるのか。仙台空港をどうすべきなのか。この提案競争でもあるわけで、単なる民間委託ではない、これをすべての前提とすべきである。
- ルールの設定は、利害関係者全員が正確にこの仕組みを理解できないとできない。今まで経験のないようなことになるが、留意すべきポイントは公正な競争を実現する環境を構築することにある。利害相反が生じない仕組みが必要。例えば1つの可能性として私は否定しないが、今現在のターミナルビルや駐車場などの経営を担う民間の人たちが、空港運営に参加するという可能性はあり得る。しかしその行為は利害相反の関係にある。ターミナルビルのオーナーであれば、可能な限り累損も債務も継承して高く売りたい。一方新しい事業者の立場になれば、できれば安く買いたいとなる。利害相反関係になった場合、仕組みがうまく機能しなくなる。よって、明確なルールを決めて公募により公正な競争を成立させて、購入価格を適切に評価できる手順と仕組みが必要。
- 民に空港を委ねる目的というのは、「As is」の運営委託のみではない。単に運営を民に委ねて効率を期し費用を縮減するだけの運営では、仙台空港はよくなる。いかなる事業計画をもって将来の発展成長戦略を空港として長期的に考えるのか、それがまず第一に重要。周辺区域とか様々な県、仙台市、関連市町村の開発計画にどうリンクさせて地域全体の付加価値を上げるのか、実はこの提案競争でもある。空港の事業価値をどう高めるのか、これが本来あるべき目的で、国にとっても県にとっても、コンセッションの対価を増やすことが主目的ではなく、本来必要なのは空港の事業価値を上げることで、それにより地域に貢献できる仕組みを創り、かかる仕組みを実践できる民間主体を選定することが、本来国や県が考えるべきこと。
- それを受け、合理的な所掌・責任・リスクの範囲が前提となる必要がある。コンセッションリー

スの対象としては、民営化空港に何を期待するのか、これが要求水準の1つになる。何をしたいのか、どうしたいのか、事業性を確保してどう事業展開をできるのか、様々な関連する地域の人たちや地方公共団体などが最低のコンセンサスを得て、共通のビジョンを持っていないと、民営化や周辺区域開発はうまくいかない。そのこのところをぜひ頭に入れていただきたい。

- マーケットは冷徹にキャッシュフローとリスクを評価する。このルールを正確に理解することが、このコンセッションリース、民営化を成功させる一つの大きなポイントである。
- (P9) この図が今、国がやろうとしていること。今年4月に新関空の統合会社ができ、この統合会社が別途選定される民間事業者に運営権を長期譲渡する形で、コンセッションを付与することになる。大阪国際空港(伊丹空港)は国が借金のない土地を管理し、上物のターミナル施設は三セクが空港機能施設事業者という国が取り消すことができる指定行為で運営している。一方、関西国際空港は株式会社空港で空港会社が上下施設を一体管理している。この関空のリストラの仕組みはグッドカンパニーとバッドカンパニーを新たに設け、バッドカンパニーに負債をよせながら、グッドカンパニーの運営権を新たに民間の事業者と一定の債務とともに譲渡する。これが関空の仕組みになる。上物会社の資産の所有権と運営権を分け、運営権を一定の負債とともに、新しい民間PFI事業者に移譲するという構図になる。
- この仕組みはおそらく既存施設に関するコンセッションリースの基本的な類型で、今ある複雑な利害関係を調整する仕組みとしては理想的な仕組みになる。この関空の仕組みはうまくいくと思うのは、リスクと所掌とビジネスの可能性を評価し、事業のキャッシュフローを任意にデザインし、提案することができるからだ。
- 似たような考え方が国管理空港のコンセッション方式でも適用されることになる可能性が高い。下の図(P10)に書いたが、これは一つの考えであって、必ずしもこうなるとは限らない。この他にも5、6種類の異なったスキームが考えられるし、何が仙台空港に適用されるかというのは、今後できる法律並びに様々な実現可能性のあるスキームを考えながら、おそらく国と県、関係者の方々が相談しながら進めていくことになる。P10の絵は関空のスキームをオーバーラップした場合、例えばこんなことが考えられるというもの。全体の枠組みの中に利害調整のメカニズムをどうビルトインするのか、それを個別の空港にどう適用するのかという仕組みでもある。赤丸で囲ったところが利害関係の調整の仕組みになる。これを国がやることもできる。県が代行することもできる。あるいは国が空港ビル買収会社のような何らかの枠を作り、そこに代行させることもできる。この絵は国がその枠組みを作って、県と共生しながら、一定の国からの委託を受けて、資産評価(バリュエーション)をし、これを前提に民に事業権を付与する仕組みを実現するというもの。バリュエーションは専門家が中立的な立場でやらないとできない。国がやると利害関係者であるためどうしても一方的になる。県がやっても一方的になるだろう。中立的な第三者を使って、評価しながら、どういう価格形成でバリュエーションするのか、正当な評価をするのかというメカニズムが一番重要になる。国が何らかの仕組みを作るかも知れないし、あるいは国と県とが一緒になりながら、何らかの枠組みを作ることもありうる。利害関係が輻輳する既存の施設を適切な評価のもとに買い上げ、空港を一体化してコンセッションの公募対象とせざるを得ないため、どうしても、仕組みが複雑になる。バリュエーションは、第三者が公平かつ公正にやる必要があるとともに、これがない限り市場において信任を得ることができないだろう。果たしてこれが本当にできるかどうかと言うこ

とはこれからの立法政策のあり方で決まってくる。県、国、民間事業者がどういう基本的な関係にあるのかを正確に理解する必要がある。

- 何が競争の対象となるべきかを考えることも重要。考えていただきたいのは、空港とはそもそも一体何なのかということ。P 12に絵を描いたが、空港のあり方を決める要素には3つある。まず空港本来が持つ特性（空港特性）と地域固有の事情（地域特性）、国管理空港と言っても同じではない。地域のあり方を正確に考えた上でやらないといけない。3つ目は空港の経営主体、新しい民間主体が実践する経営方針・運営方針。持続的発展のシナリオをどう考えるのか次第で空港のあり方が違ってくる。この3つの要素をうまく秤にかけながら、空港並びに地域の発展をどういうふうに合理的に考え、実践していくのが民営化の心髄になる。空港運営というのは、ターミナルビル運営でもなければ、不動産経営でもない。空港の事業価値をどうやって上げるかがポイントでもあり、フライト数を増やし、乗客を増やし、いかにお金が飛行場に落ちることができかを工夫できる主体でなければ、民間空港の運営はなかなかうまくいかない。
- （P 13）空港の特性と書いているが、なかなかこれは理解されていない。空港というのは基本的にはゲートでしかなく、顧客が滞留する施設ではない。よく間違えてあの空港には何百万人も来ているのだからというが、その何百万人は滞留していない客だ。空港というのは拠点と拠点を結ぶ沿線のない交通機関だと思って欲しい。最終目的地への時間の短縮に価値を見いだす客が利用する輸送手段でもある。なおかつその収益の源泉は第三者、すなわち航空会社、乗客でありこの人達が積極的に空港を利用し、サービスの対価を支払うことで空港の事業価値が上がってくる。航空会社を誘致するマーケティング、あるいは路線ネットワークを強化して利用客増をどう図るのかという戦略とその実現が最終的な収益レベルを決める。
- 空港は原則客が滞留しない施設になる。皆さんもおそらく飛行場に1時間前、2時間前に行かれる方はあまりいないと思う。できるだけぎりぎりに行く。また空港に着いても、家にすぐ帰ると思う。いかに時間にセンシティブな人たちにどういうふうに出させるのかというのがポイント。
- 空港の経営・運営方針・戦略は同時に空港のあり方に大きな影響を与える。例えば、お金の面から言うと、価格の弾性値が高いのは観光客。価格を安くすると増える。ビジネス客は逆に価格弾性値が低く、価格が高くても顧客は減らない。この構成をどうするのか、航空会社と如何なる交渉をするのかは、空港の経営の戦略のあり方になる。理想的なのは50：50程度のバランスが取れていることだが、地域の観光資源の特性やビジネス客の動向次第では全然営業戦略や発想が違ってくる。航空会社に対する交渉のやり方も当然違ってくる。それに伴い、地域の観光戦略、周辺で何をすることもすべて変わってくる。空港はどうあるべきかというイメージを皆さんで共有していないと違った方向にいつてしまう。そのためこのように様々な皆さんが議論する場は重要だと思う。
- 空港を取り巻く環境にも空港の経営は大きく左右される。空港は拠点と拠点を結ぶ交通機関なので、例えば仙台市を中心とした一定の経済圏が主需要地になる。一方、航空会社や航空産業と空港の相互作用にも注目すべき。国土交通省のデータを見ても機材の小型化がどんどん進んでいる。ということは多頻度輸送がおこってくる。LCCやコミュータージェットといわれる地方間の拠点移動が活性化してくる。またハブではなく直行性、飛行場から飛行場、拠点から拠点への行動パターンが志向され、ビジネスジェットも今後新たな市場になる。従来はメジャーな航空会社と空港が一体化し、航空会社を囲い込むという戦略だったが、空港や航空会社を巡る環境はどんどん変わ

りつつあり、単純ではなくなってきた。この現実を正確に把握しないと空港の戦略は理解できない。

- もっと必要なのは、この下の絵（P 14）に書いたが、空港の地域特性を正確に理解する必要があること。仙台空港は、競争関係にある他の空港との比較の中でその立ち位置を正確に位置付けられない限り、有効な戦略を立てられにくい。国は27の国管理空港をできる限り民営化する方針を打ち出している。既に地域・都市・空港間の競争が生まれており、皆さんと同じようなことを考えている空港や自治体がある。地方自治体レベルでも、似たような民営化・周辺開発を考えているところもある。明確に競争の状況にあることを認識するとともに、地方空港は自らの空港特性をどう生かせるかという意味で、大都市ハブ拠点とは違った発想が必要。日本の国内航空の輸送量の7割は羽田に集中している。この国の航空政策や空港のあり方は羽田と拠点を結ぶという発想から生まれているのだが、これが仙台にはない。なぜかということおそらく仙台-東京を結ぶ人・モノは現実には空港を使わない方が、より早く行ける。それに価値を見いだす人が殆どだからこそ、航空機以外の輸送手段を選択する。そうではない仕組みを考えない限り、なかなか発展の仕組みはあり得ない。競争の立ち位置、仙台の置かれたポジション、これを考えた場合、仙台空港を支える地域社会、地域経済をどう発展させて、そこからモノ・人をどう集めながら仙台空港にもってくるのか。あるいは仙台空港をゲートとしながら、外から拠点、すなわち利用客の直行性志向を利用しながら、どうこの地域を東北地方全体のゲートにしていくのか等という発想が必要である。競争の立ち位置から空港の地域特性を正確に理解し、何ができるか、何ができないのか、成長戦略はどこにあるべきなのかという明確な戦略を立てた方がよい。皆さんの中でかかるビジョンは共有できると思うし、それを事業要件の一つとして新しい提案を民間事業者に提案させるということだ。どうしたら空港が発展できるのか、そのヒントは何なのか。ある程度の制約要件と、ポテンシャルは決まっているわけで、どういう形でいい所をひきだし、空港を作っていくのかというのは重要な考慮点になる。
- （P 15）空港の機能施設をどう理解するか。空港には3つの大きな機能がある。航空機の離着陸機能、貨客取扱いサービス機能、航空機に対するサービス機能、この3つの機能がない空港はない。これをコア機能という。管制機能や税関や通関等は国の業務になるが、ここにターミナルビルや駐車場があり、基本施設や航空保安施設・気象施設・照明施設・無線施設・ケータリングなど様々な施設とサービス機能がある。この3つの機能は絶対必要である。もちろん空港によって一部サービスがあるケースとないケースがあり、濃淡が出てくるのが実際の空港である。仙台空港は中堅空港、拠点空港としてかなりのものがそろっているというのが実態。
- 民営化の目的はこの3つの機能を一体化し、単一の経営主体が1つの同じ経営方針に基づいてこの3つの機能を担うことである。周辺機能はどうなのかというのが1つのポイントになるが、これは補完的な機能になる。どこまで民営化の対象に含むのかというのはぜひとも皆さん冷静に考えていただきたい。それは政治的な判断もあるだろう。キャッシュフローが自由にデザインできるということは三セクのアクセス鉄道も、貨物ターミナルも理論的には中に入れることができる。しかし、相互関係において、何をどうするかという負担に関するいろいろな選択肢が出てくることになり、冷静にそのあり方と選択肢を考えた方がよいと思う。
- P 16の図は、その関係を示している。先ほどの3つの機能はPrimaryとあるがこれがコアだ。

そのコアのほかに空港内の余剰の土地を活用させる考え方とか、アクセス交通システムを考えさせるとか、空港内宿泊施設を考えると他の国管理空港でもいろいろなことをやっている。こういったものは代替的選択肢があるかどうかで価値を決める。代替的選択肢というのはあった方が飛行場の価値が上がる。例えばアクセス鉄道と高速道路。これらは平行的に存在し、機能補完しているから空港の価値が上がるのであって、これしかないというのはよくない。アクセスインフラをどう取り込むかというのはいろいろな考え方がある。例えばロンドンのヒースローなどでは、空港がアクセス鉄道を自分の所掌に取りこむために買収した。意識的に取り込み、収益の糧にしたというケースでこれはアクセス鉄道事業自体の事業性が好調であったからに他ならない。空港の所掌に取り組むことを前提にする場合、どういう風な形でどこまでするかという判断が絡むため、微妙になると思う。

- いわゆる周辺区域はTertiaryの部分になり、空港との直接関係性は薄くなる。どうしたら周辺区域に空港との共生メリットのある施設を作ることができるかは課題。関係性は薄くなり、空港にとりあってなくてもよい施設になる。その施設があるだけで本当に顧客や貨物が増えるかというのは、施設ではなく、施設を使うという実際のニーズが決める。箱にとらわれてはだめで、箱を作れば顧客が集まるという発想は、日本人たちが陥りやすい欠陥だが、本来考えなければいけないのは、本当に需要があるのか。そのニーズは空港の機能を補完して本当にその地域のためになっているか否かということになる。
- 投資家はValue Driverは何かということを常に考えている。航空関連収入というのは一定のキャップがかかるが、その範囲内では一定の裁量をもって料金単価を決められる。一定の規制がかかることは事実である。一方、非航空関連収入というのは価格設定やサービスのあり方は自由に決められる。外国で成功したハブ空港の民営化のケースは、非航空関連収入に成長要因があることに着目し、乗り換えのために何時間も顧客が滞留する仕組みを利用し、ショッピングモールを空港の中に併設し、お金を使わせる仕組み。これも1つのビジネスの柱としてはよいが、仙台ではそれはできそうもない。もっと違ったアプローチで客をつかまえる戦略が必要ではないか。
- (P18) 何を競争の対象にすべきか、民間の所掌範囲がどうなるかに関しては、ぜひとも慎重な検討をお願いしたい。まず必要なことは、情報公開のもとに様々な情報データを開示し、現実を評価させること。なおかつ、将来の事業戦略を考えさせることが必要。空港の現在の事業価値と、それを向上させる事業運営提案を民間事業者に求めることになる。黄色で書いてある枠が重要なポイントになる。空港特性、地域特性から判断する最適な空港経営戦略は何かを考えさせるとともに、路線数、フライト数、顧客数、貨物量を増やす具体的な事業戦略は何か。必要な追加投資や維持更新投資、空港としての財政基盤の強化を持たせる要素は何か。これがコアだ。もちろんそれ以上にプラスアルファを要請しても結構だ。その場合投資家はキャッシュフローとリスクを評価した上で応札するため、慎重な判断が必要。例えば、民間事業者に追加付帯施設を提案させる、土地があるので余剰土地を利用して何らかの空港関連ビジネスをとというのも提案のあり方だろう。顧客利便性の高いサービスを強化するような施設、例えば宿泊施設などを作りたいたいということもできる。様々な付加価値の施設を提案せしめることも不可能ではない。ただし、これが実現できるかどうかは、基本的には独立採算制を原則とする以上、所掌と責任、リスクを一定範囲に限定しなければ民間事業者としてはリスクのコンタミネーションが起こり、事業性を確保できにくいということになる。ま

た、ここに公共施設を作って、その対価をBTO方式で県に要求するということになる。本末転倒になる。よくあることだが、公共施設をたくさん作ってBTO方式で行政に払ってもらえば確かに箱はできる。箱はできるが客は来ない。客が来る仕組み、ニーズをどう作るかの提案を民間事業者に要求した方がより合理的。

- 周辺開発をどう考えたらよいか。空港の運営事業者と周辺開発を考える人たちや、行政も含めてお互いのインタレストが Align（同じ方向を向く）されていないと、地域全体の発展はない。新しい民間事業者の候補も含めて、様々な利害関係者間における地域全体の発展のビジョンが必要。これはまず県主導でもって、どうあるべきかの方向性を定め、そこから空港の立ち位置を決めて、周辺開発のあり方の方向性を決めることが必要。空港のコンセッションリリースは、公募・競争を前提とした事業者選定手続きとなる。国の基本資産の運営権を特定の主体に随意契約で発注することはありません。必ず競争・公募の対象になる。これは国の基本的な方針でもある。一方、地域の周辺開発はどうするかは、基本的には企業誘致になる。ということは実現可能性や実行可能性は大きな課題となる。どういうふうに空港とのシナジーを作っていくかというのは非常に大きな課題だ。地域経済、地域社会が空港を支える。空港を生かすも殺すも皆さん方、宮城県の産業界・社会がどのように空港を盛りたてながら、産業と空港を一体化しながら考えていくのか、この考え方が一番の重要なポイントになってくる。これがない限り、民間事業者に空港を丸投げして勝手に運営させるというのは無理だ。残念ながら、県も関連する自治体も何らかの意味でこの空港を支え、あるいはこの周辺区域を支えるような行動が、将来的には必要となる。それは必ずしも財政的支援ではない支援でもよいわけで、政策的にどう支援するかが重要になってくる。
- 空港の活性化と周辺開発の加速化は多元的な相互関係にある。基本は空港自体がしっかりとした航空需要を支えて、成長基調にならない限りうまく機能しない。空港と都市の組み合わせが地域経済を活性化する。空港を単独の存在としてみず、周辺の都市空間とのつながりの中で理解する。とにかく施設を作れば客は来る、航空会社を説得して路線数は増えると思っても、たぶん航空会社は納得しない。航空会社が注目するのは、ここに大規模な施設を作って本当に客が来るのかというのが見えない限り、定期路線などは作ってくれない。そういう路線で行くのか、あるいは別の路線で行くのか、様々な選択肢が出てくる。ロジスティックとか都市集客産業施設、都市関連産業を作るというのは、様々な他の国管理空港でも地方公共団体が同じことを考えている。このうちどれが実現するかというのは、地域によっても異なるだろうし、慎重な考え方をした方がよい。
- 空港の運営主体が周辺区域開発を一体化してやるというのはあり得ない。そんなリスクをとる事業主体は世界にはいないだろう。明確に空港は何かとすることを民営化の対象にした方がよい。それとリンケージ、シナジーを持たせるような周辺開発を一緒に考える。一緒に考えながら別主体が行うことを前提とした方がよい。民間がすべてできるというのは空想でしか過ぎない。例えば仙台空港も、周辺の土地のあり方は国、県、民間が所有権を持っているなど、この利害関係をどう調整していくかというのは、最初にやらなければいけないことであり、これができるのは県しかない。民間事業者が土地の利害関係の調整を自ら実施し、再開発をするとするとハードルが高くなる。その辺の地ならしはある程度行政の関与と、国の支援が必要。政策的にもどういう周辺区域にするのかというのは国も県も何らかの形で関与し、できる限り民間事業者にリスクをとらせながら、県の財政負担がないような形でなおかつ復興の様々な仕組みを活用しながら考えていくことが必要。

- まず先行すべきは空港の民営化。この前提として、空港のあり方と方向性をこの検討会に参加の方々が、宮城県あるいは関連する市町村を含めて何らかの共通のビジョンを持つことが必要。これをベースに空港の民営化のあり方の手順と考え方を共有していく。並行的に周辺区域のあり方を考えていくというのが本来あるべき姿。
- 最後になるが、何を考えるべきなのか。くどいようだが、空港の事業価値を高めることが、地域全体のメリットになる。これを忘れてはいけないということとともに、空港の運営事業者のみならず、地域の経済団体や地方公共団体も継続的にこの空港を考えて、空港を支援する必要がある。これがない限り空港の発展は難しい。もちろんこれが財政的支援である必要はない。政策、観光政策や地域の産業政策の中において、県として何ができるのか。あるいは周辺の再開発の中において、当然地方公共団体がなすべき義務というのが出てくると思う。それを踏まえながら、震災復興という枠組みをうまく活用しながらリンケージを図ってやっていくということだろう。またそのために官民の創意工夫を結集する必要があると思う。地方公共団体や地域社会の支援と協力・連携は空港の民営化に必須の要件になる。また、周辺区域の活性化に対する経済界全体としての合意形成と、様々な支援と参画は、これも必須の条件になると思う。
- 結論として、空港の民営化は、私はいまよくいくと思う。ただし、ぜひとも慎重に考え、行動していただきたい。また空港の周辺の活性化というのは様々な要素があるが、まず考えるべきは、空港の事業価値を高めることにある。これによって周辺区域の事業価値も高められる。こういうシナジーをどうもたらすかということに、官民の創意工夫を結集して、あるべき空港のあり方、仙台空港のあり方、宮城県としての大きな政策の方向性を考えていただきたい。

5 質疑応答・意見交換

(野村総合研究所 名取上席コンサルタント)

- 空港の経営改革の成功要因について理解を深めることができた。その上で、今回の空港の民営化というものが、震災復興という意味で捉えるとある意味それだけではすべての課題が解決できないということを確認した。あらためて重要な資料だと思うのが資料1の2枚目の「みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プロジェクト検討フロー」。震災復興ということで出発点として考えるのは宮城県の震災復興計画であって、復興のポイント4「グローバルな産業エリアの創出とグローバルビジネスの展開」と5「MICE（国際会議等）の誘致」があるが、これの実現に向けて空港の民営化をいかに位置づけて活かすかが重要。そのために空港の運営会社のやれる範囲をやっていくことが重要と理解した。
- こういう前提に立って、質問だが、民営化と言うことに事業要件をどう設定するか。美原さんのお話では周辺開発を含めるのは難しい。一方で、空港の運営自体でもグローバル化ということではあることもあるかも知れない。例えば、LCCなどをどんどん導入するなどあると思うが、空港の運営会社としてグローバル化に資するための要件についてどういうことが考えられるか？

(美原氏)

- なかなか難しい的をついた質問だと思う。やはり震災復興を何とかしなくてはならない。なんとか前以上の事業価値を持たせたいというのは皆さんの共通の思いだと思うが、私はそれ以上に仙台

空港が10年後、15年後、20年後もしっかりとした空港になって欲しい。そのためには曖昧な形でビジョンもなしに決めるのは最悪の民営化になる。やはり20年後にしっかりとした民間事業者がいて、仙台、宮城県のためになるような仕組みを最初から作らなくてはというのがこの要件のポイントだと思う。

- グローバル化のために何ができるのかというのは、確かに微妙な様々な問題がある。LCCというのは確実に増えてくるだろう。それと仙台空港は戦略的に東北のゲートウェイになる可能性もっている。それをどう活用できるのかというのは1つの大きな戦略だと思う。それを支えるのはたぶんLCCではなく、LCCによる客である。そうなると、アジアの客を復興で東北に呼ぶ。ハブで羽田からとは考えてはいけない。羽田から来るなら新幹線を使ってしまう。外国から直接来させるようになると、外国に対して観光のマーケティングが必要になる。運営会社は、おそらく県と一緒にしながらグローバルにセールスをしてというのは今までもやっていただろうが、今度は民間の発想からして、県の支援を得ながらどう世界に展開していくかというのを考えていく。発想を転換して行政に頼るのではなく、行政を活用する形で運営会社がグローバルに航空会社や観光振興について外国に直接セールスしていく、そういう時代が来ている。一部九州の飛行場や自治体は、中国へ行って、観光セールス、どうやって直接来させるかというのを堂々とやっている。そういう努力が必要になる。これにより初めてLCCを抱き込める戦略が描けるのではないか。グローバルに開けるといえるのは、何らかの努力をして汗をかかないとなかなか展開がない。ヒントはおっしゃられたような所にあるのかも知れない。そういうアイデアを持ちながら行動していくことも必要だ。どういう発想があるかというのは私もまだ知恵がなく、今日は様々な方がおられるので、皆様方の今後の議論で新しい知恵を出してくれるかも知れないと思っている。

(日本政策投資銀行 深井東北支店東北復興支援室長)

- 本検討会の目的は、仙台空港あるいは宮城県が持っているポテンシャルを更に成長させてそれを具現化していく、そのために空港を最大限活用していこうということだと理解している。一方で先生から指摘をいただいたやり方については、慎重かつ冷静にやっていく必要がある。資料のP22で、明確に一文で表現されている「空港の民営化と周辺開発を同一主体が同時的に担う可能性は考えられにくい」ということで、ここは冷静に考えていく必要があると思っている。しかし、周辺開発と空港運営を一体で検討・運営することは、メリットも非常に大きいのではないかとも思っている。先生の知見の中で参考になる事例あるいはアイデア、こういった観点から議論をすすめたらいいのではということを示唆して欲しい。

(美原氏)

- 例えば企業誘致をするに当たって何らかのパートナーシップを組ませる。飛行場運営会社と周辺の開発事業者でパートナーシップを組みながら、必ずしも一体化ではなく、別々の企業が別々の戦略を追いながらも、でも目的は同じというのか好ましい。しかし様々な金融主体などいろいろな利害関係者が入るので複雑となるが、不可能ではない。1つの企業にリスクを押しつけるのではなく、別々にやりながらもパートナーシップを組ませて、それに地元の経済界の人たちとか、県が入りながら指示していく、そういう体制はとれるはず。一体開発は確かにあり得るが、現実としてはこの

前提で本当に応札する主体がいるかというのは不安が残る。リスクがコンタミネーションしてしまうということと、あまりにも大きなリスクになりすぎて、空港以上のリスクをとってくれるかというのは心配である。それならば、お互いのメリットを生かしながら、パートナーシップを組んで、お互いの企業のメリットがシナジーをもたらすような方向を考えれば別々の企業でも不可能ではないと思う。

- 空港の周辺開発で理解しなければならないのは、日本の過去の失敗だ。飛行場を作って周りの周辺開発で成功したのがありますか？日本はほとんど失敗している。どっちが先かというのは卵か鶏かということになる。都市内にある空港というのは全く違った戦略になる。それは都市と一体化する形で周辺開発を都市開発としてやっている例だ。例えば、ロンドン、シンガポールなど。ほとんど都市と一体化した開発をやっている。こういうのと、空港と都市に一定の距離があり、その間に居住区や様々な産業地区が混在し、必ずしもゾーンとして一体とは言えない地域となっている場合はなかなか難しい。クアラルンプールなどは、遠いところにあるが飛行場と都心の間はマルチメディアコリドールという発想で開発を進めた。こういうのはおもしろい。国がやると言って強制的にかつ、意識的に空港と都市とリンケージしながら一体開発した例だ。こういう開発の可能性もゼロではないが、強力なリーダーシップが必要。土地を整備して、開発できるようにさせて、ゾーンベルトを作ることをマレーシアのマハティールは実現した。確かにあれは成功のモデルかも知れないが、空港をどう位置づけるかというのはその地域によって特色が異なるので、そこから発想するのが適切だ。これはおそらく私よりも皆さんの方が、知恵があると思う。
- 仙台の特色は何なのか。飛行場を支えている需要圏、経済圏はどうあるべきなのか、だからこの周辺開発はこのように必要だ、こういう論理立てをして、マーケットに応札させる仕組みをつくることができるかだ。それに興味がある主体がいれば、私は、一体化して考えること自体は反対しない。マーケットサウンディングの結果、もし本当にやることのできる主体がいれば、それはそれで結構な話で仙台のためになる、宮城のためになる。しかしほんとうにいるかどうかという自信は、私には今ない。

(みずほコーポレート銀行 住田証券部長)

- 私も「空港運営のあり方に関する検討会」に参加したが、ポイントは民間のノウハウを使うことと、空港の一体化を進めることと、事業価値を上げることが今回の空港運営のあり方検討の主な方針だと思う。今話があったとおり、被災地の復興と言うこともあるので、単に民間にエコノミクスの観点のみで空港に関するすべてを渡してしまうと復興とは違うベクトルの方向になる可能性がある。P8「公正な競争がなされるための環境の構築」ということで「利害相反が生じない仕組み」ということで民という言葉を使っているが、必ずしも民は完全な民間だけではなく、その中に地方公共団体もしくは国というのは利害相反が生じても入るのではと思う。今も空港でポートセールスの重要な役割を担っているのは、地方公共団体であると思うし、騒音対策や地元のアクセスの補助をしているというケースもあると思う。したがって、本当の空港の収益というのは、国が出している下物の数字プラス上物であるターミナルのPLの数字、そこから行政的なコストを引いた数字の方が現実だと思う。本当にそこを地方公共団体が手を引いたときに、成り立つ空港があるかどうか考えると、更に厳しい空港がいくつも出てくると思っている。

- そういった意味で、地方公共団体の関与というのはどうなのかというのが1つと、利害相反してもそのようなところは引き続き支援すべきだということが1つ。それとコンセッション方式についての説明があったが、「あり方検」ではコンセッション方式は有力な方法とはいっているが、コンセッションありきではない。例えば、空ビルが国管理の滑走路等の運営権を買って一体化するという方法もあると思う。その場合、空ビルが運営の主体になる。もしくは空ビルについては、営業譲渡もしくは株式譲渡という形で一体化するという方法もあると思う。コンセッション以外の方法の可能性について、この2点について伺いたい。

(美原氏)

- コンセッションは一つの方法でしかないし、他の方法はある。但し、PFI手法を採用するとか行政手法を限定する施策を取る場合には、手法としては限定される側面はある。そういった意味においては考えられている新法はまずコンセッションありきではないわけで、当然おっしゃったようなアプローチも認められるような制度になると思っている。これは一つの方法でしかない。しかし、自治体参加や三セクではやはり従来手法に類似的になり、果たして大きな変化が期待できるのか懸念なしとしない。民営化により、新しい知恵、新しい資本、新しい経営戦略を入れることも重要とは思っている。一体的な経営になった場合、例えば契約的な権利義務関係において行政の関与のあり方を取り決め、行政がしっかりと関与したり支援したりすることにより、パートナーシップを形成することで問題を解決することは不可能ではないと思う。例えば騒音対策の問題や様々な周辺地域の利害関係の調整というのは、民間ではやりにくい、民間にその義務を負わせるのは酷である。やはり国ないしは地方公共団体が、自らの責任において当然引き続きやらなければならない側面が出てくる。
- 私は、空港の経営はできる限り民にこれを委ね、行政は一步下がり、事業契約の中で権利義務関係として行政のあり方を取り決める方がより合理的ではないかと考えている。民間事業者が破綻したときのシナリオと修復のあり方、そのときの県や国のあり方は、今後慎重な設計が必要で行政のこの部分の関与は極めて重要になってくる。行政の役割は当然残る。
- コンセッションは一つの方法でしかない。一体的な経営とは何か、利害関係をどう調整していくのかは他の手法でも同じだ。また、国、県として今後の財政負担を許容できるか否かは、大きな手法の選択肢の判断に繋がってしまう。今日の話は1つの可能性でしかない。1つの可能性だが、私は、コンセッションリリースは悪くはない手法であると思う。

(仙台空港ビル 伊藤代表取締役社長)

- 国管理空港においてコンセッション方式で民営化が実現する、成功すると力強く言っているが、その判断の根拠は？特に国管理空港における経営の自由度についてどのような判断をしているのか？

(美原氏)

- 基本的には情報公開がなされてすべてのデータがあるわけではないが、キャッシュフローやリスクを任意にデザインできる可能性が高いからという点に尽きる。何がどこまで民間事業者ができる

のかというのは、過去の民営化案件の枠組みではなかなか自由に設定できなかった。かなり事業者の提案の裁量性が生み出されるのではと思う。空港の運営自体は、かなりの裁量権を民に与えて、民間事業者に委ねることになる。現在の地方の国管理空港は制度的には大きな制約は限られる。国が課している航空規制や安全規制は確かにあるが、それ以外に、大きな規制を国が課しているわけではない。それ以外の様々とした利害関係の調整の方が、地方の国管理空港にとってはより重要なファクターになってくる。

- その点においては、民間事業者の経営の裁量性が損なわれることはないと思う。民営化はできる。こういうのは、キャッシュフローが与えられたものではないからだ。その過多は提案者が提案できる。リスクの取れる範囲で実行する。それを国が受け入れない場合は民営化は実現できないということになる。民営化をすることが目的ならば、リスク、義務、所掌義務、所掌範囲のあり方は、マーケットが判断してできるレベルで実現すると思う。

(東北経済連合会 松澤副会長)

- 今の話を伺って、新幹線との関係だが、東北あるいは仙台を考えた場合、人をどんどんこちらへ呼んでくるに当たり、空港の活用というのは仙台空港をゲートウェイと考えると、新幹線との連携が大事なポイントだと思う。羽田を考えると、東京から新幹線を使って仙台に来ることになるという話があったが、逆に北の方も含めて新幹線との連携活用というのが仙台空港の活用の視点でも大事だと思っている。それについての見解があれば教えて欲しい。

(美原氏)

- 競争と主張し、喧嘩しても仕方がないので、協力するという考えは良いことだと思う。今飛行機を利用する顧客は直行性を要求している。飛行機を利用する人は基本的には時間を買う人が主体。仙台から一定の距離が離れた顧客は直行性を要求するという意味において可能性はある。しかし、東京と仙台というリレーションではなかなか航空需要の観点から実現できないと思う。荷物も同じ。路線がたくさんあるので成田・羽田に集まる。今日荷物を仙台空港に持って行って明日外国へ輸出する場合、羽田・成田に陸送する方が最終的な目的地に早く着くことがわかった場合、例えコストが倍になっても荷主はそちらを選ぶ。それが航空貨物の需要のあり方だ。こういうニーズがどういうふうになっているかということから、本当に協力関係ができるのなら、協力した方がよい。シナジーができるところは連携した方がよいと思う。但し、競合する側面は、顧客がかってに離れて結果的に顧客が奪われてしまう。それは最終的に顧客や荷主がどう判断するかであって、彼らが仙台空港を使うような動機付けを考えた方が私はより効果的だと思う。顧客をつかむ、ニーズをつかむ、どうやって空港を使わせるのか。誰かに頼むよりもとにかく直接の顧客をつかみながら直行性で来させる方が本当は良いと思う。

6. 説明

・最近の国の動向について

(国土交通省航空局航空ネットワーク企画課 河田企画調整官)

資料6に基づいて説明

【補足】

- 空港・航空については今経営改革という趣旨で説明したが、安全の確保というのが最優先事項。その上で、成長戦略という切り口で進めていくよう制度設計を考えている。
- 法案の中身については、今まさに提出準備中だが、先ほど申し上げたコンセッション制度が可能になるような仕組みを入れる。例えば、着陸料の設定についても運営権者が主導的に設定できるような仕組みを導入する。それとともに、空港・航空に関する安全や保安について運営権者にもきちんと適応されるような規定を考えている。

・震災復興計画に掲げる空港周辺の実施等について

(名取市 高橋震災復興部長)

資料7に基づいて説明

【補足】

- 911名の方が亡くなり、多くの方が家を失った。現在でも約5,600人が仮設住宅で暮らしている。市民の安全安心を確保しながら一日も早く再建を行いたい。

(岩沼市 安住市民経済部長)

資料8に基づいて説明

【補足】

- 3(4)「自然共生・国際医療産業都市の整備」について
具体的な内容については、今検討委員会を立ち上げ、答申を待っている。これまでの会議で出た主な意見としては、「東北メディカルバンク計画」と連携した施設、あるいは先端医療に関する研究機関（ナショナルセンターのようなものを想定）を核としてその周辺に施設・企業を集積する。さらにその周りに医療技術や看護・介護の人材育成機関を誘致する。岩沼・名取は交通の便がよいが、空港・高速道路を活用し、医療に関する生産・物流の拠点として整備する。「自然エネルギーの導入」（スマートグリッドの導入）と連動して情報ネットワークを整備し、医療情報を共有するシステムを利用した市民の健康作りをモデル的に行う。
- 復興計画と関連して環境未来都市の選定を受けている。新成長戦略に基づくもので、全国で11都市が選定されている。これは単に低炭素社会、自然エネルギーの導入だけではなく、超高齢化社会への対応や国際化、健康・介護などもテーマになる。世界に例のない先行事例を作り国内外へ普及させていくという国の方針である。これにより地域経済を活性化し、地域の豊かな生活を実現させるため、関係省庁が予算を集中投入し、支援する。岩沼市としては、この指定を最大限に活用し、復興計画の具現化に取り組んでいきたい。

・「宮城県民間投資促進特区」の概要について

(松田富県宮城推進室長)

資料9に基づいて説明

7. その他

・「国際ビジネス拠点化構想」について

(野村総合研究所 北村上席コンサルタント)

資料10に基づいて説明

事務局より(松田富県宮城推進室長)

○今後のスケジュールについて

本日は美原様の講演をいただき、主に情報共有を行った。次回以降は、資料3のとおり4月以降を予定している。内容は仙台空港等及び臨空地域の現状整理を考えている。企業の皆様から情報提供がある場合、事前に事務局へ連絡いただきたい。開催日程・内容が決まったらあらかじめ連絡する。