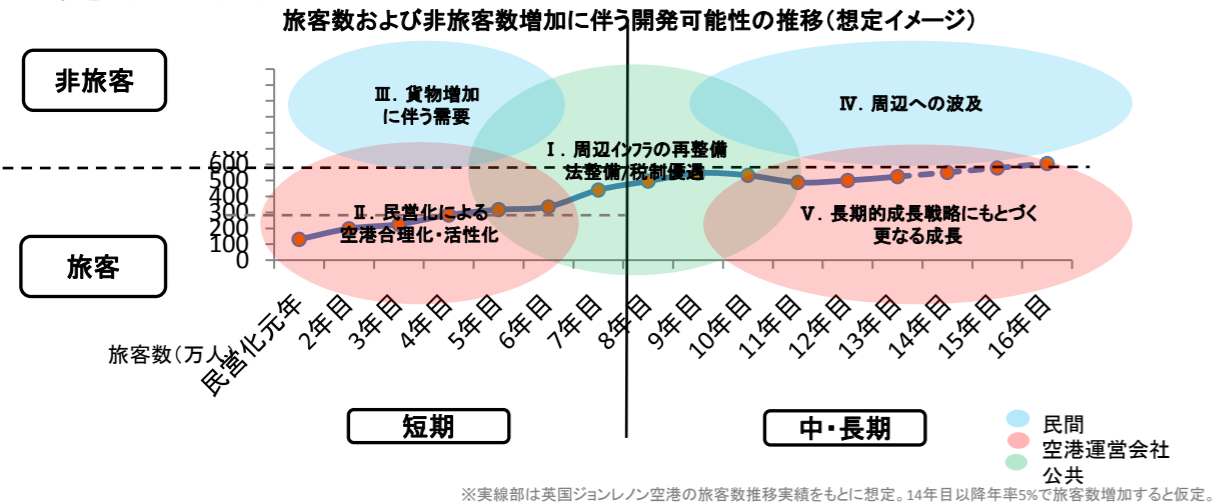


1. はじめに

当研究会の中間報告として5月29日に報告した内容は下図の通り。周辺インフラの改善を始め事業者進出のための地ならしをパブリックセクターが主導で行い、コンセッション方式による民営化が成功し、空港利用者・航空貨物が増加すれば周辺への波及が生まれ、好循環のスパイラルが生まれると考えたものである。今回の報告では中間報告の内容を踏まえ、研究会にて議論を継続した結果として、より具体的な提言を行うものである。



※実線部は英国ジョンレノン空港の旅客数推移実績をもとに想定。14年目を以降年率5%で旅客数増加すると仮定。

2. 空港ビルおよび空港敷地内リニューアルプラン

- 空港成長のカギとなる非航空系需要の収入増大のための方策として、現空港ビル及びその周辺敷地での商業リニューアル提案を行う。
- 提案にあたっては、国際線利用客の増(インバウンドの増)を見据え、将来のターミナル拡張余地及び鉄道とのアクセス性を考慮し、現国際線ターミナルと国内線ターミナルの位置を左右反転させることを前提としている。また個別店舗のイメージ策定にあたってはインバウンドの消費増大、見送り・出迎え者や周辺住民の利用等非旅客の利用、更には後述する24時間空港化する場合の飲食・空港滞在時間中のリラグゼーション対応等を念頭に入れ検討を行った。

Architectural floor plans for the 1st, 2nd, and 3rd floors of the airport terminal. Each floor plan includes a '【現状・分析】' (Current Situation/Analysis) section and a '【改善提案】' (Improvement Proposal) section. The 1st floor plan shows a waiting area and cafe. The 2nd floor plan shows a duty-free area and shops. The 3rd floor plan shows a food court and lounge. The improvement proposals focus on enhancing waiting areas, adding shops, and creating more open spaces.

※各種法令との適合、建築技術面の詳細検討は未了であることは予めご理解願います。

3. 空港の成長および空港周辺の開発可能性向上のための提言

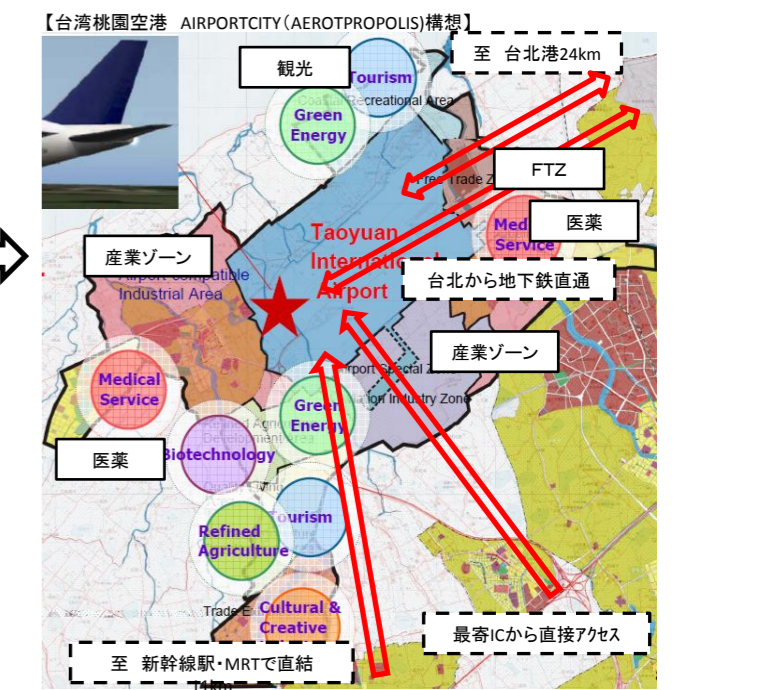


Table with 4 columns: ターゲット (Target), 項目 (Item), 短期目標 (Short-term Goal), and 中・長期目標 (Medium/Long-term Goal). The rows list '旅客・貨物' (Passenger/Cargo), '道路アクセス' (Road Access), and '旅客・非旅客' (Passenger/Non-passenger) with specific goals for airport operations, road improvements, and rail access.

- 現在の仙台空港へのアクセス手段は自家用車と鉄道。
- しかしながら現段階では必ずしもアクセスの良い空港という評価は得られていない。
- 民営化による今後の空港自体の更なる成長、周辺開発の可能性向上のためには、概念図及び上表のとおり、ハードソフト両方の見地から、空港施設の有効利用及びアクセス改善を是非検討されたい。
- 空港周辺の開発・事業者進出にとってもメリットが大きく、被災地域の再興・再編に併せ、行政・地域として真剣に取り組むべき課題でありその好機とも考えられる。

4. 空港の成長に伴う周辺開発の可能性・エアポートシティへの成長

- 空港の成長マスタープランに基づく行政・地域主導によるインフラの整備を背景に、空港本体が旅客増・扱い貨物の増による航空収益の増、空港ビル内でのリニューアル等活性化に伴う非航空系収益の増を計画的に達成することが出来れば、いよいよ周辺開発への可能性が高まる。
- 下図の通り、「台湾桃園空港」では、インフラ整備先行で成長戦略を比較的短期に達成し、「空港とその周辺」という概念を超え、「エアポートシティ」へと成長すべくその戦略を実行している。高速道路、新幹線、台北との直通地下鉄を順次開通させ、6年後の2018年には第3ターミナルの開業を目指している。中国との三通政策により渡航者が激増、2010年には前年比356万人増の2313万人の乗降客数を誇る空港に成長した。現在、空港周辺にはFTZを中心とした物流関連施設、製造業の立地が始まっており、長期的には医薬・観光・農業・エコ等の機能を有したAIRPORTCITY (AEROTOROPOLIS) への成長が始まっている。



※2012年6月に行われた国連地域国際人材センター主催の桃園空港運営会社CEO (Samuel Lin氏)のプレゼンテーション資料より

※AIRPORTCITY (AEROTOROPOLIS)とは、米ノースカロライナ大のJohn D Kasada 教授が提唱する都市形態で、グローバリゼーションや規制緩和が進んで人とモノが行き交う空港を中心に都市は形成されるべきであるという考え方。

5. おわりに

- 本研究会による議論を通じて、仙台空港においても①戦略的マスタープランのもと②インフラ(再)整備を先行させることで③空港の成長が促される、以上の好循環が生み出されることを前提として、周辺地域への開発可能性が高まるとの結論を得た。
- まず、仙台空港の民営化を促進し、空港運営事業者による長期的視野に立った成長プランを早期に策定することが先決であるとする。そして、策定された成長プランを達成するためには、インフラの整備・企業誘致等行政の力を発揮して頂く必要があり、一定の基盤が整った上で、はじめて官民一体となった「空港を中心とした都市づくり」が実現するものとする。
- 具体的には24時間空港化への対応・東北ツーリズムの拠点としてのホテル機能/航空貨物量の増大に伴う物流施設の新増設/特区制度の利用・税制優遇・トップセールスによる産業誘致、震災の悲劇と教訓を後世に伝えるメモリアルパーク等の公共施設等が考えられる。