

産業競争力会議 実行実現点検会合（第16回）

（立地競争力・国際展開）

（開催要領）

1. 開催日時：2015年4月14日（火） 9:00～10:00
2. 場 所：合同庁舎8号館特別大会議室
3. 出席者：

西村 康稔	内閣府副大臣
小泉進次郎	内閣府大臣政務官
岡 素之	住友商事株式会社相談役
佐々木則夫	株式会社東芝取締役副会長
竹中 平蔵	慶應義塾大学総合政策学部教授
村井 嘉浩	宮城県知事
福田 隆之	新日本有限責任監査法人 インフラストラクチャー・アドバイザーグループ インフラ・PPP支援室室長

（議事次第）

1. 開 会
 2. PPP/PFIの活用促進に向けた宮城県知事からのヒアリング
 3. 閉 会
-

（西村内閣府副大臣）

PPP/PFI、コンセッション事業は、成長戦略にとって非常に大きな柱であり、財政再建という観点からも非常に大事な意味があると思っている。本日は村井知事から仙台空港の民営化に係る問題や課題について提起いただければと思う。

この8月には優先交渉権者を決定し、来年3月下旬には開始をすると伺っている。公務員の派遣については、法律を提出しているので一定の手だてをしているが、昨日もイコールフットイングを初めいろいろな議論があったようだが、地元から見たいろいろな課題について本日は提起いただければと思う。

(村井宮城県知事)

本日はこのような機会を設けていただき感謝申し上げます。震災から早いもので4年が経過しましたが、この間、国をあげて、また、民間の方々にも大変お世話になっており、本当に感謝を申し上げたい。まだまだ復興は道半ばであり、引き続きの支援をよろしくお願い申し上げます。

復興事業に取り組む中で、創造的復興を掲げており、この仙台空港の民営化が大きな柱の一つになっている。

<資料表紙>

「空港民営化を成功に導くために～仙台空港発“日本再興”への挑戦～」というやや大仰なタイトルにした。民営化第一号案件であり、成功させなければならないと思っている。空港の民営化については、今、西村副大臣からお話いただいたとおり、現在、複数の候補者に競争していただいて、この夏から秋にかけて事業者が決定するという段階に来ている。

<資料1 ページ>

今日は、私が考える空港民営化のねらい、民営化後の空港のイメージ、そして我々の提言について30分間でお話したい。

<資料2 ページ>

まずねらいであるが、皆様御承知のとおり、今後、定住人口の急激な減少が見込まれている。特に東北地方は25年間で27%と全国の中で最大の減少率と言われている。

<資料3 ページ>

定住人口の減少には、人口を増やす施策に加え、交流人口をいかにして増やし、消費を冷やさないようにすることが重要である。しかしながら、交流人口は震災後、大きく減少しており、なかなか回復していない。観光客入込数自体は9割程度まで回復しているが、外国人観光客の数が全く戻っていない。

現在、訪日外国人は1,350万人と言われており、1人3泊すると仮定すると年間で延べ4,000万人が宿泊している計算となるが、その中宮城に宿泊する外国人が7.8万人であるので、ほとんどの訪日外国人が被災地東北、宮城には来ていないということになる。

宮城を訪問した観光客の居住地を見ると、県内が一番多い。次に東北、関東ということで、鉄道及び車の利用客が大部分であり、飛行機を利用する中部以西、外国人の数が非常に少ないことがわかる。言いかえると、飛行機利用者は伸び代があると考えていいと思う。

<資料4 ページ>

仙台空港のポテンシャルということで乗降客数の順に並べてみると仙台空港は約300万人で10番目である。乗降客数300万人前後の空港をみると九州地域が多い。仙台空港は九州に比べて周辺人口が多いものの利用者は300万人ということである。

理由は簡単で、九州から東京に行くときにはみんな羽田便、飛行機を利用する一方、仙台空港の場合は新幹線があるので羽田便がないことにある。羽田便がないので利用者が頭

打ちという言い訳はできるが、3,000メートルの滑走路を有しており、600万人、1,000万人という目標に向かって進むだけのポテンシャルのある空港だと考えている。

<資料5 ページ>

仙台空港は国管理空港で国内10路線、海外で5路線が就航している。利用者は、震災から徐々に回復してきているが、見てのとおり国際線利用者はまだ戻っていない。貨物量もピーク時に比べずっと少なく、特に国際貨物がほとんどない状況。東北の荷物は多くが羽田又は成田にトラックで陸送しているので、仙台空港を利用いただけるようにするべきと私は考えている。

<資料6 ページ>

そのためにLCCをできるだけ増やし、それによって乗降客数を増やしたいと考えた。いろいろ調べてみると、LCCを増やすためには着陸料を軽減しなければならない。そして、LCCに合った空港運営をしなければならないという課題が見えてきた。しかし、今までは法律の壁があり、全国の28の空港は着陸料収入を特別会計でプールし、利益の上がる空港から利益の上がる空港にお金が回っていた。

2つ目は、滑走路・駐車場は国が管理をしている一方、空港ビル及び航空貨物の取扱会社は、県も出資している第3セクターで運営しており、運営主体がばらばらであった。したがって、民間資本が入りづらい状況にあった。

そこで、国にお願いして、法律を改正していただき、民間による空港関連施設の一体経営ができるようになった。そして、利益が出てきた場合には、その利益によって着陸料を軽減する。つまり、今までのように着陸料が全国一律ではなく、空港によっては利益が上がれば着陸料を安くすることができ、それによってLCCなどを誘致したいと考えた。

今までは約300万人がピークであったが、それを600万人。そして2.5万トンが貨物量のピークであったので、それを5万トン。過去最高の数字の2倍にしたいというのを大きな目標に掲げて取り組んでいる。言いかえると、仙台空港の民営化が成功したか否かは、この数字で判断したいと私は考えている。

<資料8 ページ>

私がイメージする民営化のモデル、こういう空港になってほしいと考えていることをお話させていただく。具体的には、オーストラリアにあるゴールドコースト空港について話をしたい。

オーストラリアのクイーンズランド州にブリスベン空港とゴールドコースト空港があるが、この距離が100キロしかない。100キロという距離は、仙台空港から北にいくと岩手県一関市辺り、南にいくと福島県郡山市辺りの距離であり、その距離に2つの空港があるということである。

ブリスベン空港は町の中心部から10キロ程度、車で20分、鉄道も走っており、鉄道で20分。3,500メートルと非常に長い滑走路がある。24時間運用、敷地が2,700ヘクタールという非常に大きな空港である。民営化して利用者は2倍になっていた。

この非常に立派な空港から100キロ、すぐ近くにある小さな空港がゴールドコースト空港であるが、条件は非常に不利であった。町の中心部から25キロ、車でも45分、滑走路も運用時間もブリスベン空港に比べて短く、敷地も10分の1程度であるにもかかわらず、189万人を16年間で577万人、ほぼ3倍にしたということである。

<資料9 ページ>

3つの空港を比較すると、運用時間にこれだけの差があり、仙台空港は14時間、敷地面積は仙台空港とゴールドコースト空港とほぼ同じぐらいの面積でブリスベン空港の10分の1である。

そして、ブリスベン空港は面積が広いため、不動産収入を主にしていた。仙台空港では不可能である。ゴールドコースト空港は利用者の動線を熟慮し、飲食、物販、駐車場収入によって利益を上げ、その利益を着陸料の軽減等に充てて、LCCを呼び込み、利用者を増やす努力を必死でしていた。またゴールドコースト空港は旅客数に比例して着陸料を決めるといったような工夫をしていた。国際線に限ると、着陸料はブリスベン空港の半額とのことであった。

こうしてゴールドコースト空港はブリスベン空港と競争しながら、必死に利益を上げ、LCCが使いやすく、お客さんの動線を意識した空港に変えて、さらに収益を上げ、またLCCを呼び込むという、プラスのスパイラルを構築していた。仙台空港も同じような条件であるので、是非実現したいと考えた。

<資料10 ページ>

具体的な取組についてだが、まずコストの低減に努めていた。仙台空港の旅客ターミナルは非常に立派であり、基本的にボーディングブリッジを使って乗降する。一方、ゴールドコースト空港はコストを下げるために、プレハブのような平屋建てで、ボーディングブリッジを使わずに乗降させるなど、できる限りコストを下げる努力をしていた。

ゴールドコースト空港の運営会社の社長に話を聞いたところ、「立派なコンテストで優勝するような空港ビルは全く必要ない。一番良い空港というのは利益を上げられて、動線が利用者にとって非常にわかりやすく、航空会社にとって非常に使い勝手の良い空港である。」とお話になっていたことをよく覚えている。

<資料11 ページ>

具体的な収益改善策についてのお話をさせていただく。まず、空港に行くとチェックインをするが、自動チェックイン機が多数導入されており、人手をかけないようにしていた。一方、機械の使い方がわからない高齢者の方、障害者の方等がおられるので、スタッフが対応するカウンターも設けていたほか、日本人、中国人スタッフを常駐させていた。黄色いジャンパーを着用し、スタッフだとわかりやすい工夫を行っていた。

不思議に思ったかもしれないが、フロア内にベンチがない。お客様をここに座らせず、保安検査後の待ち合いスペースに集める工夫をしていたということである。

<資料12ページ>

その保安検査場であるが、日本の場合、保安区域には航空券を持った人しか入れないが、ゴールドコースト空港では保安検査を受ければ誰でも入場することができる。見送りに来た人、あるいは出迎えに来た人、飛行機に乗る人、みんな保安区域に入場でき、出入りは自由である。

この理由を聞くと、ゴールドコースト空港はセキュリティーチェックをする責任が空港の運営会社に任されているということであった。日本の場合はセキュリティーチェックの責任は航空会社にあるので、当然だが、飛行機に乗る人しか中に入れる必要がない。これが非常に大きな差であった。

<資料13ページ>

保安区域内には広大なスペースに物販コーナーやフードコーナーが設置され、いすやテーブルが多数配置されている。自分が搭乗する飛行機が目の前に駐機しているので、ゲートが開いたらすぐに搭乗が可能である。また到着した飛行機から降りた利用者もこのスペースを通過していくようになっていた。

<資料14ページ>

テナント料は売上連動または専有面積という仕組みをとっていた。

<資料15ページ>

また、利用者向けに、飲食20ドル又は物販40ドル以上のレシートを添付して応募すると、高級車が当たるという懸賞を行っていた。また、スタッフのモチベーションを上げるため、営業奨励金ということで、応募レシートで売上が最大であったスタッフに2万ドル、200万円強の賞金を贈呈するという取組も行っていた。

<資料16ページ>

免税店についてである。我々はゴールドコースト空港から出国したが、シドニー空港から入国したので、まずシドニー空港の例を話したい。日本の場合は、例えば成田から入国する際には飛行機を降りてから入国審査を受けるまで無機質な通路があるだけだが、オーストラリアの空港は入国前のエリアにも免税店が置かれており、入国前にもお金を落としてもらう工夫がなされていた。日本も是非こうするべきだと思う。

保安検査時には、全員航空券のチェックをせずに入場するが、出国する際は、航空券とパスポートを見せ、再度セキュリティーチェックを受けて入っていく。その際に日本の場合はチェックが終わるとすぐに待合室に行けるようになっているが、オーストラリアは出国審査後、必ず免税店を通過するようになっていた。しかも免税店が迷路のようになっており、歩かせてお金を落とすような工夫をしていた。

<資料17ページ>

また、国際線の稼働時間が朝6時から11時までの5時間であり、このゲートを自由に開閉できるようにして、6時から11時は国際線、そして11時から23時は国内線用のスペースとして使用できるようにしていたことには驚いた。

<資料18ページ>

これは日本も同じだが、到着後の荷物受取場には、様々な広告を掲示して収益を上げるような工夫をしていた。

<資料19ページ>

また、駐車場は立体駐車場にするとコストが嵩むことから、全て平面駐車場にしていた。屋根のついた駐車スペースは若干料金が高く設定され、洗車サービスも行っていた。また、大学を敷地内に誘致をしていた。なぜ大学なのかと尋ねたところ、大学は簡単に撤退しないから良いということであった。

<資料20ページ>

航空会社の要望に沿った空港づくりにも努めており、フルサービスの航空会社、カンタス航空及びヴァージン航空からのラウンジ設置要望に柔軟に対応していた。特にヴァージン航空はスペースがなく、中2階にラウンジをつくっていた。

<資料21ページ>

LCCは利用者の乗降時間短縮に努めなければならない。ボーディングブリッジでは1カ所しか乗降できないが、LCCの場合、直接地面から搭乗し、地面に降りる。また2カ所から乗降できるような工夫をしている。また、飛行機着陸後、誘導路を走行する際に最も燃料を消費するため、誘導路を新たに整備し、走行距離を短縮する工夫をしていた。

<資料22ページ>

その他、滑走路の延長や燃料施設の増強、LCCターミナルの増設といった施設整備を自治体と協力をしながら行っていた。当初はフルサービスの航空会社が大きく減って、LCCが増えてきているという構図だったが、やはり使い勝手のいい空港ということで、フルサービスの利用割合も増加するようになってきた。LCCにとって使いやすい空港というのは、フルサービスの航空会社にとっても使いやすい空港ということであるので、こうした空港を是非目指したいと考えている。

<資料23ページ>

今日の本題であるが、このように国に取り組んでいただきたいということをお話したい。

<資料24ページ>

改めて、宮城県が考える仙台空港民営化の目的を確認しておきたい。あくまでも目的は、民間に任せて自治体の負担を軽くする、国の負担を軽くするということではなく、東北の再興のため、交流人口拡大のために、まずは300万人を600万人に、2万5,000トンの貨物量を5万トンにする。これを最大の目標にしたいと考えている。

そのためには、何と言っても今後決まる運営権者が利益を上げやすい環境をまずつくりなければいけない。次に、着陸料の軽減や空港整備等への収益充当を促進する仕組み、これをある程度誘導しなければならないと思っている。その後、航空会社及び利用者にとって利便性の高い空港をつくっていく。そのためにも手続の迅速化、簡素化を進めていくことが極めて重要だと考えている。

<資料25ページ>

最後に、コンセッション活用に向けた国の支援、こういう支援を行えば良いのではないかということをも3つに大別した。

まずは、今後決定する運営権者に対する支援の例である。1つは収益性の向上に資する規制緩和である。2つ書いてあるが、今すぐしなければならないということではなく、運営権者の要望があれば、そうすべきだということで書かせていただいた。

1つは、航空券を持たない人でも保安区域への立ち入りを可能にすること、もう一つは国際線の入国前エリア内における免税店設置である。日本では残念ながら規制されているが、オーストラリアでは可能な取組について、運営権者から要望があれば実現することが重要だと思う。

2つ目はインセンティブであり、先ほど申し上げたように着陸料の軽減あるいは空港施設の整備を行った場合の税制優遇である。利益の一部を引当金のようにして再投資に回せば税が優遇されるといった措置を講じれば、より空港の活性化につながる利益の循環が図られるのではないかと思う。

また、大規模災害時の国の支援、費用負担、役割分担の明確化も重要である。現在、国交省からは保険をしっかりとかけ、保険の枠を超える大きな被害が出たときには国が面倒を見るということになっているが、今回の震災のような想像を超えた被害が発生した場合にどこまで国が支援してくれるのかということをも、若干不安に思っておられる事業者もいる。そうしたことをしっかりと明確化する必要があると思う。

また、手続の簡素化、迅速化というのが極めて重要である。LCC側や運営事業者から要望があれば空港の運用時間を大幅に延長し、極端な場合、24時間化してもいいと思っているが、そのためにはCIQ、管制業務等の要員の確保を国がしっかりとやらなければならない。また、官公庁の調整、いろいろな調整窓口が出てくるので、この窓口を一本化するというような支援が必要ではないかと思う。

仙台空港は、滑走路の3,000メートル拡張時に、運用時間を3時間延長するための国交省との調整に3年を要した。その3年間の前に地元住民との調整もあり、非常に時間がかかる。我々がターゲットにしているのはLCCなので、運用時間の延長などには早期に対応いただかなければならない。もちろん費用負担等が出てきたら、その場合は地元も応分の負担をすることはやぶさかではないと思うが、国の協力なしには、こうしたことは実現できないので、よろしくお願ひ申し上げたい。

そして、先ほど申し上げたように、例えば滑走路や誘導路を変更したい場合などは重要変更にあたり、国の承認が必要になる。これも早く承認いただかなければ着手できない。こうしたことをしっかりと支援することによって、運営権者はより事業に取り組みやすくなると思う。

また、空港の周辺等も開発しなければならない。仙台空港の場合は、津波によって何もかも流されてしまい、空港周辺は更地のようになっているため、これから例えば

ホテルや大きな商業施設を建設するといったような話が出てくるかもしれない。そうした場合に空港周辺開発に関する規制をこの際、思い切って緩和をしていただけないかということである。農地転用や環境アセスメント、用途変更など、非常に時間がかかる手続についての特例を是非認めていただけないかというお願いである。

実際、復興の整備をするために既にこうした特例を認めていただいている。災害公営住宅等整備を目的とする農地の埋立や山の切り崩しの特例など、時間をかけず一気にできるような様々な規制緩和をしていただいた。こうしたことを引き続き適用いただければ良いのではないかと思う。

最後に、我々地元自治体に対する支援である。例えば運営権者が空港施設、例えばLCC専用ターミナルや駐機場を整備したいと言っただけであれば、我々も自治体としていろいろな支援をしたいと考えている。今回、県が持っている空港ビル、エアカーゴターミナルの株式を運営権者に売却する。宮城県に入ってくる売却益を空港の整備に充てたいと考えている。先ほどの人件費に充当しても良いと考えているが、その際にやはり国も協力をしていただかなければならないということである。

具体的には、今後、Peachが仙台空港を拠点空港化したいと言ってくれており、現在限られている駐機場の整備が必要になると考えている。その際に、勝手に我々がイメージしている場所には、国の後方援助施設のVORというアンテナが設置されている。これを撤去し別の場所に移すときに、それを運営権者や自治体が行うべきと言われると、経費もかかる上、認可をとるのに時間がかかってしまう。我々もやるべきことはやるので、国の施設を移すようなときは、ぜひ国の費用で協力していただけると大変ありがたい。

Peachは、現在、関空へ1日3往復飛んでいる。これにより仙台空港の利用者は年間で約25万人増加した。既存の航空会社の利用者を奪うことなく、利用者数が増えており、やはりLCCを増やしていくというのは非常に理想的であると考えている。

(西村内閣府副大臣)

いろいろ提案いただいたが、規制の部分や駐機場の整備などについて調整し、これは空港コンセッション第1号であるので、ぜひ成功させたいと思う。民間事業者が自由な発想で新しいことをやっていけるように、もちろん航空行政の中でいろいろな最低限必要な規制はあると思うが、国交省は特に、そのあたりをぜひ調整していただき、できる限り自由度を上げていただくようお願いしたい。

今日は岡さんに来ていただいているが、規制改革会議では、国際先端テストということで、国際的に認められている規制には、それに合わせていく、それにしないなら合理的な理由を説明できるかということをやっていると思う。今、ゴールドコーストの話があったが、そういう国際的に最も自由度の高いものに合わせていこうという方針でやっているの、特にこのあたり、ぜひお願いをしたい。

また、Peachが拠点化したいということは非常にいい話だと思うので、それをぜひ全体と

してバックアップをしていきたいと思う。他方、観光というか東北の魅力を、我々も小泉さんもいるので復興の話も含めて後でしていただきたいと思うが、ぜひもっと魅力をPRして、海外から多くの人が東北に来てもらうようにしていただきたい。そのためのゲートウェイに仙台空港がなれば、これは運営権者の新しい民間企業の発想でPRもやってくれると思うが、観光振興も成長戦略の大きな柱であり、東北の広域的な観光の振興も我々の課題としてぜひ応援していきたいので、そのあたりもまたいろいろ意見交換をしながら進められればと思う。

(竹中議員)

知事より大変インプレッシブなお話をたくさんお伺いできたと思う。本日は各省庁の方もいらっしゃるのだからリファインディングクエスチョン的なものも含め、最初に幾つかお尋ねして、その後に民間議員の方々に自由に発言をいただきたいと思う。

まず国の支援、提案について書いてあるが、一般客の保安区域の立入り、そして入国エリアにおける免税店の設置に関する問題は、航空局にお伺いしたい。

先日、実は特に入国エリア内における免税店の設置について観光戦略の際に聞いたところ、観光庁はそのようなものは世界にないと回答したので私たちは驚き、観光庁にちゃんと調べて回答いただくことを今、求めているが、航空局で把握している範囲で2点お答えいただきたい。一般客への保安区域への立ち入りについてどうお考えか。また、入国エリアにおける免税店の設置についてどのようにお考えか。

(平垣内国交省航空局航空ネットワーク部長)

まず一般客の方の保安区域の入場については、先ほどからお話が出ていたが、まずこの制度の趣旨から、まさに運営権者の方がどういう稼ぎ方をするのかということを考えていただくということが重要だと思う。

我々は今、いろいろ航空行政をやる中で見ていて、インバウンドのお客さんが非常に増えており、その中でよく言われるのが中国人の爆買いみたいな話である。例えば沖縄のターミナルで夕張メロンが非常に売れるなどいろいろな話がある。その中でこういうことをされるということを運営権者の方がまずお考えになったときに、我々は相談に乗るということだと思うが、事実だけ申し上げると、オーストラリアはまさに国内線に限り旅客と同じ保安検査で入れている。アメリカあるいは欧米の諸外国について言うと、それは今のところやっていない。もっと言うとEUのレギュレーションではそれはやってはいけないことになっている。オーストラリアの場合も、保安検査をやって入れるというやり方を例外的にやっているが、もし運営権者がお金の稼ぎ方の中で必要だということであれば、相談に乗っていききたいと思う。

免税については、国数で3分の1ぐらいの国がやっており、先ほど話が出た観光庁が世界でやっていない国はないというのは間違いだと思うが、豪州、エジプト、ニュージーラ

ンド、パキスタンはやっているが、ヨーロッパの主要国やアメリカもやっていない。恐らく、観光庁がお答えになったのは、そういう主要国はやっていないということかと思う。先ほどの保安検査に比べると、こちらはやっている国が多少多いと事実認識している。

(竹中議員)

3分の1ということは、国連は190カ国ぐらいただとすると60～70カ国ではやっているということになる。

(久保田国交相航空局航空ネットワーク企画課長)

完全に調べ切っているわけではないが、世界税関機構に加盟している約180カ国のうち、到着免税をやっている国は60程度あると聞いている。

(竹中議員)

そのことについて以前、財務省に対して要求をしたこともあったと聞いた。

(平垣内国交省航空局航空ネットワーク部長)

おっしゃるとおり、事実として平成25年度の税制改正において要求した。

(竹中議員)

冒頭知事もおっしゃったが、運営権者がまだ決まっていないので、ある種の想定で議論していることが大前提であるが、今の話に対して村井知事から何かコメントがあればお願いしたい。

(村井宮城県知事)

セキュリティーチェックも免税店についても、他国で実施して特に大きな問題は発生していないことから、私は積極的に取り組むように汗を流していただきたいと思う。運営権者次第ではあるが、恐らくそういう提案をしてくるのではないかと私は考えている。

(竹中議員)

運営権者の意見を踏まえながら、いろいろな相談、調整を進めてぜひ前向きにやっていただきたい。入国時の免税については、少なくとも私が行くところではどこにもあるという印象を持っており、特に観光立国を日本が目指すのであれば、ぜひ進めてほしいと思う。

2つ目が、例えばいろいろなことをやろうと思うと農地転用の問題が出てくるという話が大変重要だと思っており、こういう問題に対して今後これはどのように取り組んでいくのか。

農地転用の問題は、いろいろな観点から産業競争力会議で取り上げられているが、例え

ば農業委員会などの話があり、養父市が特区の枠組でそういうことをやるようにしている。知事もおっしゃったように、空港を地域活性化の拠点にしたいということであるので、地域全体の活性化計画、まさに地方創生と一体化しているものだと思う。そういう中で特区の枠組みを使ってそういうことをやっていけるといえることができれば、これは政策としては進歩ではないかと思う。

(小泉内閣府大臣政務官)

竹中先生が触れられた農地転用の特例の件については、地方分権改革で、今までできなかった4ヘクタールまでの部分に関しては、県のほうに権限移譲という形になった。今回知事が挙げられた規制緩和の農地転用の特例というのは、地方分権改革をやったが、それでもできない部分ということだろうか。

(村井宮城県知事)

これは空港周辺に限定した話である。仙台空港の周辺は何もかもなくなっており、空港の運営権者とは直接関係はないが、利用者が増加してくると、空港周辺をもっと活用したいという事業提案が出てくると思う。そのときに我々は柔軟に対応したいと思っている。その際には4ヘクタールを超えるような開発も十分検討しなければならない時期が来ると考えて、こういう提案をさせていただいた。

(竹中議員)

これは地方創生特区の担当部局でも、ぜひ今後そういうことが可能かどうかというのは検討していただきたいと思う。

今日は要望ということでお願いしておきたいと思うが、知事が行かれたオーストラリアで、我々が良く聞く言葉でキャピタルリサイクルという言葉がある。まさに今、知事がおっしゃったことである。株式の売却益を活用する。これもキャピタルリサイクルの典型だと思うが、これは知事としては例えば具体的にどんなことを今、お考えか。

(村井宮城県知事)

LCCの専用ターミナルや駐機場の整備をしたい、運用時間を延長したいなどの要望があると、当然人件費が一番の問題になってくると思うので、先ほど言ったCIQや管制業務要員の確保のために、自治体が負担をすることで国として前向きに検討していただけるのであれば、そうしたところにお金を回してもいいのではないかと考えている。

(竹中議員)

そのリサイクルの話に関しては、当初産業競争力会議で我々が提案したときは、もっと

もっと大きな規模でそれができるのではないかと考えていて、今回は県のレベルでお考えだが、国のレベルでそれを考えてもらいたい。それが結果的には財政にも貢献するという発想だったが、国としてキャピタルリサイクルをどのように特に考えていくのかということに関して、とりあえずは航空局のほうではどうお考えになるか。

(平垣内国交省航空局航空ネットワーク部長)

今、県のほうで運営委託した後も、空港を活性化させるためにいろいろ支援されているのならそれはそれで結構なことだと思うが、我々のほうとしてはそれぐらいしかない。

(竹中議員)

これも実は財務省に聞くべきことかもしれない。昨日から議論をしている中で、税の話も含めて財務省に関連することがすごく多いと思っている。西村副大臣、小泉政務官、これは政務のほうで財務省も巻き込んでどのように国として、キャピタルリサイクルをやっていくのかという方針を、ぜひ高い次元で取り組みいただきたい。経済財政諮問会議でぜひ正面から議論をしていただきたいと思っている。

(佐々木議員)

私も3月11日のすぐ直後、4月7日にこの空港に行ったが、車のみならず小型の飛行機まで流れていて大変な状況だった。こういう状況からの復旧で、旅客数も戻ってきており、知事におかれては、本当に大変な努力があったと思う。

もう一つ、ゴールドコーストに学ぶ姿勢というのも非常にダイレクトで良いと思うし、そういう意味ではきょうの資料の25ページに記載された規制緩和その他については、ぜひ実現をしていくべきだと思う。

ただ、この規制緩和をした後に何をしていくべきかということをももちろんやらなければならない。例えば成功に向けた各論としては、宮城県は大体5,200万人ぐらいの観光客が来る。それが仙台エリアになると3,368万人。その中で実際にかんりの旅客を運んでいるのは新幹線であり、952万人を運んでいる。従って飛行機の3倍ぐらいの人数を運んでいるが、新幹線と飛行機が顧客を奪い合うのではなく、トータルで増やさないといけない。だからそういう意味で遠距離の中部以西を狙うというのは非常に良いと思う。

ただし、それを本当にしっかりやっていくためには、来たいと思わせるようなモチベーションを湧かせることがまず必要である。

それから、どれだけ観光がビジネスになっていくか、その2つの観点が必要と思う。ブリスベンにおいて、海外からの旅行客の人の割合は、今の時点5%、以前でも10%である。ブリスベンではなくてゴールドコーストでは、ちょっと古いデータであるが、20%ぐらいは海外という形にもなっている。それは何でそうなるかということ、まずはブランド力、それをまた発信する力がとても必要で、そういうところに対しても政府も含めてサポートし

ていかなければいけないのではないかと思います。

先週、私はインドネシアに行ったが、NHKの国際放送で子供が明らかにいない時間に子供番組をやっていた。もう少しこの国際放送のようなものの発信力を活かし、コマーシャルではなく日本の紹介という形の中で、ぜひ仙台エリアも含め、少しやれるような仕組みをちゃんとつくるべきではないか。もう1つはSNSやトリップアドバイザーみたいなものもちゃんとうまく使う必要がある。今インターネットでゴールドコーストと引くと何ページも出てくるが、仙台と引いてもそんなにページ数は出てこないで、そういうところもうまくお使いいただけると良い。ぜひ頑張ってくださいと思います。

仙台の場合、観光というのは結構偏っており、催し物、光のページェント、七夕、青葉まつりで33%の970万人ぐらいいる。そして、文化、歴史、松島なども含めて713万人と、そういうようなところに偏っていて、残念ながら産業観光というのは61万人しかない。

そうすると、テーマパークなどをしっかりやらなければいけない。先ほどの用地転用などもしっかり考えながらやれると良いということと、もう1つは、アウトレットがある。仙台の周りに小さいものも含めると10件ぐらいあるが、仙台空港の周りはいくらも土地があっても1件もない。そういう意味では先ほどの規制緩和も含めてアウトレットをしっかりとやっていくとよい。仙台に買い物で来るのは361万人。12%ぐらいである。これはみんなほとんど新幹線か在来線で来ているので、規制緩和をした後にそういうことができるということを実践的に示した後で、トータルでうまく回していただけると本当にありがたいと思う。

先ほどのブランド化や発信力、政府としてもインセンティブをつけていくような仕組みなどを構築する必要がある。仙台は東京から名古屋圏と距離は似ている。しかし、あちらは産業の厚みが違う。観光だけではなくてビジネス客も本当はある程度取り込まないといけないので、周辺の産業や、そういうものの誘致も含めてトータルで、包括的な支援を地方公共団体としても国としてもやっていかれたらいかがだろうかと思う。

(岡議員)

3点申し上げたい。最初は規制に関してである。もちろんこの会議でいろいろなやりとりをすることによって規制改革が進むという面もあるが、直接宮城県知事からでも、宮城県庁からでも規制改革会議のホットラインにご意見・ご提案を投げいただければ、我々はそれに全て対応するという進め方でやっている。私から事務局へ言っても良いが、ぜひホットラインに1回投げいただければ、オフィシャルなリクエストになるので、ぜひそれをお願いしたい。

2つ目は、実は昨日ここで同じように広島県の水事業関係のPPP/PFIの話があった際に、PPP/PFIで事業者が事業性のあるような形にしなければ成功しないと申し上げた。そういう意味では先ほど知事の説明の中で、運営事業者がある程度収益を上げられるようにということを実践的に言明されていたのが、大変うれしく思った。それができなければ民営化は続

かないと思う。

3点目は、新幹線、高速道路、航空路線それぞれがお互いに競合する部分というのは避けがたいと思うが、うまく連携をとりながらやるという部分もあると思う。

仙台、宮城県のみならず、東北全体の魅力はゴールドコーストの比どころではない。しかし、先ほど佐々木さんがおっしゃったように、ひょっとすると発信の仕方あるいはブランド化に問題があるのかもしれない。

その発信について1つ私から申し上げますと、海外発信あるいは海外に限らないかもしれないが、発信の有効的手段として放送コンテンツを活用することがあると思っており、昨年8月に放送コンテンツ海外展開促進機構（BEAJ）というものができ上がり、私は理事長を務めている。去年10月から今年3月にかけてASEAN6カ国に日本の各地域と一緒にやってつくった放送コンテンツを流し込んでいる。東北に関係することであれば、日テレと住友商事と一緒に東北新幹線の旅という形で、マレーシアに流している。

空港を中核に置いたような番組を地元の放送局がつくり、それを海外展開する。この海外展開をするときに国の援助を受ける。個々でやると赤字になるので、最初のところは国が援助してやるべきだということで一昨年8月にBEAJという機構ができ、今、活動を始めているので、ぜひこれを活用いただければと思う。北海道は放送コンテンツをうまく使って大成功している。こういう海外発信、ブランド化のやり方があるのだということを強調しておきたい。

（竹中議員）

細かい話だが、空港のオープンの時間を3時間延長するのに3年かかったと先ほどおっしゃいましたがこれはなぜだろうか。今でももしどこかの空港がそういうことを言ったら3年ぐらいかかるのだろうか。

（平垣内国交省航空局航空ネットワーク部長）

3年かかったというのは、今、きちんと詳細を持っているわけではないが、恐らく、延長時間をしようとする、まず地元の住民の皆さんに理解をいただく。これはかなり時間がかかる。例えば成田は今LCCがいっぱい飛んでおり、何とかやりたいと思うが、これは地元の理解が得られなくてできていない。そこの調整は3年というか、無理なこともあるので、それはかなりかかると思う。

それがOKになったときに、あとは管制官やCIQの職員の増員要求みたいなものは毎年の要求であるので、それはそれで1年ぐらいはかかると思うが、基本的にまず地元の合意を得るというのが私の考え方で言うと一番難しい。

（竹中議員）

合意がとれれば1年ぐらいでできるということであるか。

(平垣内国交省航空局航空ネットワーク部長)

いろいろなところで増員要求の要望が上がっていると思うので、その中で一番プライオリティーが高ければ、そのところから順序にやっていくはずなので、需要が強いところであればそれなりに増員要求はうまくいくと思う。

(村井宮城県知事)

まさにそこである。運用時間延長による需要の増大をある程度予測してやっていかなければならないが、そのすり合わせがなかなかうまくいかない。また、人件費がかかり、国としては財務省がそれを抑制するという方向に動いている。我々が3年と言ったのは、地元の調整を除いて約3年近くかかったという意味で言っている。当時は3,000メートルになってすぐの時期なので、今とは違うかもしれないが、当時はそれぐらい時間を要したという記録が県庁には残っている。

(竹中議員)

いろいろ検討いただきたいと思う。空港の24時間化というのは世界の流れだと思うし、観光立国を目指すのだったらそういうものは当たり前に行なうようにしなければいけないという思いがあるので、いろいろな事情はあると思うが、検討いただきたい。

(福田新日本有限責任監査法人インフラ・PPP支援室長)

今の開港時間の話もゴールドコーストも実は町なかにある空港で、騒音対策を物すごくやっている空港であり、24時間にするのは事実上、無理な空港であるが、運営会社と話をすると、基本的には24時間化は難しいが、例えば開港時間の制限を月何回までやむを得ない事情がある場合には超えられるということを経元と合意するなど、成田などでも似たようなことはやっておられると思うので、別にゴールドコーストだけの話ではないと思う。時間を延ばすという議論もあると思うし、LCCの場合どうしてもダイヤが乱れて予定どおりの時間に着陸できず結局閉まってしまいおられないというのを嫌がるという議論もあるので、べたっと延ばすものもあれば、そうやって例外的に運用を柔軟にしてもらう。ただ、それもずるずるいってしまうと良くないので、ゴールドコーストで聞いたのは、余りにもダイヤ乱れが多い航空会社は逆に罰金をとるといったことをやっていたりするようであるが、いろいろな工夫があるのかもしれない。

そういうことも含めて今日の話というのは恐らく今、運営権者を選んでいるプロセスにあるので、実際に運営権者が何をやりたいかがないと、最終的な規制緩和というのは固まらない中でという話で、ただ、決まるとその日からいろいろ出てきてしまう話でもあるので、そういう意味ではそのときから話を始めても対応が後手に回ってしまうかもしれないという意味で、可能性のあるものを念頭に置きながら、規制緩和の必要性というものを認

識し、出てきたときに対応できる体制や認識をつくろうということが非常に重要な議論だったと思った。

(竹中議員)

これからまたプロセスが本格化するので、各省庁にはぜひよろしくお願ひしたい。

(宮国日本経済再生総合事務局参事官)

最後に小泉政務官から発言をいただきたい。

(小泉内閣府大臣政務官)

知事には、いつも復興のほうでも大変お世話になっているが、知事の水産特区から始まり、さまざまな改革意欲にぜひこれからも期待を申し上げたい。

この仙台空港の活性化というのがなぜ復興にとっても大切かということ、東日本大震災という歴史的な災害からの復興を開かれた復興にしなければいけないからである。世界に対する知見も、先日の仙台で開催された国連世界防災会議を含めて、世界中から関心が集まっており、チャンスだと捉えて復興を成し遂げていくためにも大きい取組が仙台空港の民営化である、コンセッションであると思っている。

もう一つ、私も特区の担当もやっている中で、今回、地方創生特区として仙台市を特区指定第1号ということで決定した。これも東北、杜の都仙台の活性化というのは東北の復興のみならず、東北地方全体の活性化にとって不可欠である。そういった思いからの指定でもあるので、ぜひ仙台空港を初め、仙台市の国家戦略特区の活用、ひいては仙台空港をきっかけとした宮城県全体のさまざまな規制改革、特区、いろいろなことが出てくるように期待をしており、それを全力で支えていきたい。

引き続き、協力をよろしくお願ひする。

(以上)