

湾はタイムリーな政策であるといえる。

では、地方は何をすべきか。コテナ（仙台港、新潟港）、バルク（小名浜港、石巻港）にリサイクルポート（広域的なりサイクル企業の立地などに対応した静脈物流の拠点となる港湾。東北では酒田港、能代港、八戸港、釜石港、姫川港など）を加え「広域圏の中で、役割分担をきちんとすることが重要。産業的つながりを考え、ビジョンを描かなければならない」と稲村氏。「そういう意味では、石巻港が穀物で国際バルク港湾にエントリーしなかったことは、誠に残念」という。

宮城県は、政府の構造改革特区募集に「45」国際海上コンテナ物流特区」の提案を行った。国内で認められているコテナは45」までだが、北米はほとんどが45」。そのため、地元産業界からも要望が多かった。公道で走らせる場合、京浜港などに比べ仙台港のほうが道路が混んでいないという優位性もある。



仙台空港。仙台は各国LCCにとって魅力的な都市

もある」と稲村氏。「そこから荷物を出し入れすればコストダウンや時間節約につながるから、利用する企業が増える。そのためには、これまでのような施設紹介のプロモーションではなく、どのくらい

空港 LCC 誘致 花岡伸也氏に聞く 押し寄せる格安の波、連携してチャンスをつかめ

の時間ですらで運ぶか、頻度はどうか、具体的なメニューの提示が重要。ポイントは、広域圏で産業の視点から考えるということですよ」

航空関係者が「LCC元年」と位置づける2010年。LCC（ローコストキャリア）は、伝統的な航空サービスを提供する航空会社レガシーキャリアに対し、ノーフリル

サービス（不要・過剰なサービスののない）の格安航空会社。オープンスカイと呼ばれる航空の規制緩和を背景に欧米で発達し、アジアでもここ10年の間に次々と誕生した。このLCCの波が、日本にも押し寄せている。地方はどう対応すればいいのか。航空政策・空港計画を専門とする花岡伸也東京工業大学大学院理工学研究科准教授に伺った。

「コストダウンが不可欠のLCCにとって、空港コストの減免などが自由にできない仙台空港など国管理空港はどうか。」

「札幌、仙台、福岡などは、日本に就航したい各国のLCCにとって魅力的な都市。デイスカウトなしでも、需要

があり、収入が見込めれば就航する可能性はある。しかし、どんな需要があるか、どんな観光資源があるかなど、航空会社は一つ一つの空港について意外と分かっている。LCCをターゲットにしたセールの重要」

「空港コストを下げられないことがネックでは。」

「着陸料などレガシーキャリアと共用する施設の使用料はデイスカウトできないが、カウンター使用料など航空会社が個別にターミナルビルに払うコストをデイスカウトすることはできる。運営

者にとっては利益を減らすことになるので簡単にはいかないだろうが、それによって多くの航空会社が就航すれば利益を上げられる、という視点もある」

「LCCをターゲットにしたセールのポイントは。」

「観光などで日本に行ってみたいというアジアの中間所得層が急増しており、その層はまさにLCCが開拓している顧客層。今後、間違いなく伸びるこの層を、取りこぼさないことが大事だ。青森、三沢、花巻、秋田、能代の5空港が共同プロモーションセ

！ 今話題の2次元アクセスコード
カラーコード発行事業者募集！

ホームページ制作会社様
システム開発会社様
印刷会社様
広告代理店様
イベント会社様 など etc

売上アップの救世主 カラーコード発行事業を
御社様の事業に加えませんか！

カラーコード本舗 http://www.ccode.jp	カラーコード発行事業について 詳しくは http://www.colorcode.cc
---	---

地球ネットコム株式会社
<http://www.tikyu.co.jp> info@tikyu.co.jp
〒980-0871 仙台市青葉区八幡二丁目15-11 ☎ 022-718-4888

ールスを展開しているが、出入りを一つの空港で独占するのではなく、魅力的な観光ルートなどを考え、広域で連携しセールスを展開することで勝機は増える」

10年5月に発表された国交省の成長戦略でも、LCC誘致が優先事項に盛り込まれている。LCCへの対応が生き残りを左右するのだから。

「時期などは未定だが、成田空港、関西空港はLCC専用ターミナルの建設を計画している。また、全日本空輸（ANA）は別会社でLCCの立ち上げを検討中といわれている。オープンスカイ、LCCは世界の潮流。地方の空港が共倒れにならないよう、連携してこれに対応していくことが重要だ」

「道州制」という選択肢 社会資本の「地域最適」を広域圏で実現

前出のお二人の識者のインタビューでは、今後の港湾、空港を考えるキーワードとして「連携」という言葉が語られた。今まさに、県境を飛び越えた取り組みが必要だ。

港湾、空港などをはじめとする社会資本の迅速かつ効果的な整備に有効といわれているのが、道州制の導入だ。現在の日本では、行政のあらゆる分野において「箸の上げ下げに至るまで」国の縛りを受けているというのが現状。地方の要望は、まずは「陳

情」という形で国へ届けられ、地方の戦略の中で緊急を要するものであっても、事業化まで長い時間がかかる。道州制は、簡単に言ってしまうと、日本にある47都道府県を10程度の道州に再編するといえる。では、単に都道府県がいくつか合併することなのかというと、そうではない。国、都道府県、市町村という国を頂点とする三層構造の中央集権型国家を改め、国から地方へ大幅に権限と財源を移譲、広域自治体である

道州が自己責任において地域経営を行うというものだ。基本的な考え方としては、都道府県は廃止、福祉やまちづくりなどの仕事は基礎自治体（市町村）へ移管し、新たに設置する広域自治体が社会資本整備や産業振興など、これまで国が行ってきた仕事も含め、広域的な仕事を担う。

しかし、推進派が描く道州制のイメージが皆同じかというと、その立ち位置には微妙なずれがある。自民党が推す道州制は「強い国家。それを支える道州」というイメージ。それに対して経団連など経済団体が推す道州制は「効率性を高めるための道州制」というイメージ。また、宮城県など地方自治体が推す道州制は「強い道州。強い基礎自治体」というイメージだ。

道州制積極推進派である宮城県の村井嘉浩知事は、道州制を「明治維新以来の国家のフルモデルチェンジ」と位置づける。明治維新では「廃藩置県」が行われたが、道州制は、いつてみれば「廃藩置県」が行われたが、道州制は、ハードルは限りなく高く、一朝一夕にできるものではない。まさに明治維新時のような、巨大なエネルギーがなければできないことかもしれない。

しかし実現すれば、港湾や空港の拠点化など道州ごとにローカル・オプティマム（地域最適）を追求することができる。宮城県企画部政策課では「さまざまな機会を通じ、道州制の周知、意識の醸成に努めていきたい」と話している。

道州制が推す道州制は「強い道州。強い基礎自治体」というイメージだ。道州制が推す道州制は「強い道州。強い基礎自治体」というイメージだ。

道州制が推す道州制は「強い道州。強い基礎自治体」というイメージだ。道州制が推す道州制は「強い道州。強い基礎自治体」というイメージだ。

三越 カード M CARD 誕生

新規申込受付中



年間のお買い上げ金額によって

最大10%優待

基本優待率	→	5% 優待
年間お買い上げ金額	20万円以上	→ 7% 優待
	50万円以上	→ 8% 優待
	100万円以上	→ 10% 優待

① その場でご入金
いただけます。

② 優待除外品
(単価3,150円未満の商品など)
でも100円につき
1ポイントつきます。

お申し込み・お問い合わせは
仙台三越 本館地下1階 Mカードカウンター



MITSUKOSHI
仙台
〒980-8543 仙台市青葉区一番町4-8-15
TEL/022-225-7111(大代表)
http://www.mitsukoshi.co.jp/