

岩沼市仙台空港周辺地域活性化施設
整備運営事業基本計画(案)

令和 8 年 7 月

岩 沼 市

内容

1章 はじめに	1
(1) 本計画策定の背景と目的	1
(2) 関連計画において本計画に求められること	2
(3) 本計画が担うべき役割	5
2章 計画地周辺の特徴	7
(1) 計画地について	7
(2) 計画地周辺の現状分析	8
(3) 市民・周辺企業の意向	28
(4) 本施設に期待される役割	33
3章 施設整備・運営に係る基本コンセプト	34
(1) 基本コンセプト	34
(2) 施設整備運営方針	35
(3) 地域の防災機能を補完するフェーズフリー防災機能	36
(4) 官民連携による事業推進の必要性	36
4章 導入機能の整理	37
(1) 導入機能の整理	37
(2) 配置計画(機能配置の考え方)	40
5章 事業スキームの整理	44
(1) 役割分担を検討する業務内容	44
(2) 事業実施イメージ	44
(3) 発注方式の整理	45
(4) 発注方式の比較	46
6章 事業推進に向けたロードマップ	48

1章 はじめに

(1) 本計画策定の背景と目的

岩沼市に所在する仙台空港は、東北の空の玄関口として、宮城県のみならず東北全体の発展をけん引するグローバルゲートウェイであり、インバウンドによる交流人口の拡大や広域周遊観光の促進において極めて重要な役割を担っています。乗降客数は、民営化(平成28年)以降着実に増加し、新型コロナウイルスの影響を受けながらも、令和6年にはコロナ禍前の水準にまで戻り、東北の空の玄関口としての機能を十分に発揮しています。

このような空港のあるまちとして、岩沼市総合計画では、「ひとが集い 輝くまち いわぬま」を将来像に掲げ、利便性が高く魅力的なまちづくりに取り組み、空港との共生を図っていくとしています。令和3年には、宮城県と岩沼市において、「仙台空港の運用時間24時間化に関する覚書」を締結し、空港周辺地域のにぎわいの創出等を目的とした地域活性化施設の整備を目指すこととされました。本施設は、岩沼市民のみならず、県内外からの新たな目的地としての役割も期待されています。

しかしながら、令和5年度に実施した運営事業者の公募では、用地の購入や施設の整備・運営の全てを事業者負担としたことから、事業の実現には至りませんでした。

本計画では、前回の公募不調の要因を分析しながら、地域活性化施設の整備に向けた前提条件を体系的に再整理し、関連計画や周辺環境、利用需要などを多角的に分析することで、基本コンセプトの妥当性を裏付け、導入機能の具体化を図ります。また、取り組みの効果を最大化するために、行政と民間が持つそれぞれの強みを生かした持続可能な運営体制の構築を目指します。

(2) 関連計画において本計画に求められること

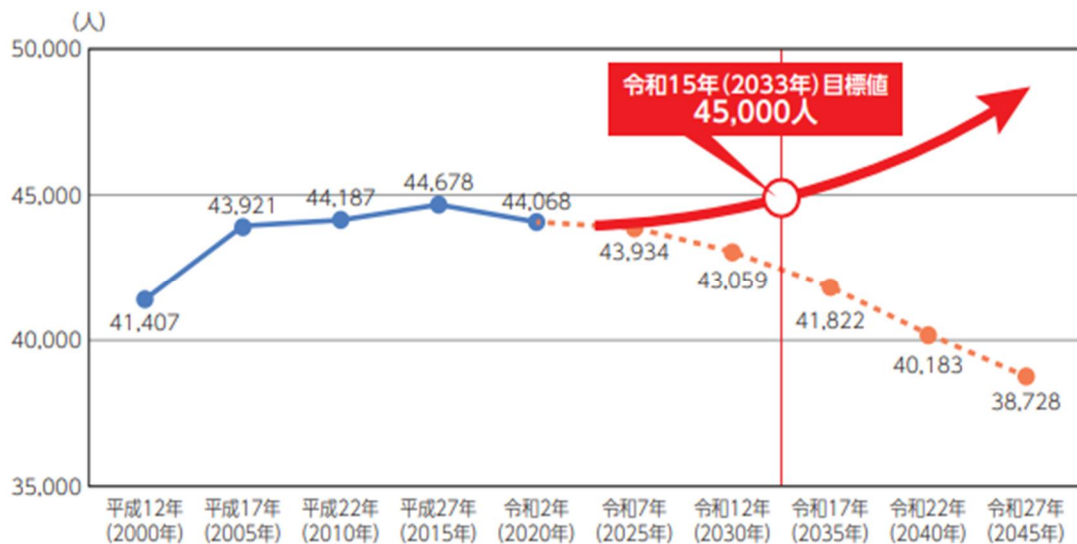
ア 岩沼市総合計画（令和6年3月）

岩沼市では、令和15年度までのまちづくりの方向性や道筋を示す総合計画として、「岩沼市総合計画」を策定しています。

人口減少社会の中にあっても、活力のある持続可能なまちを目指し、シティプロモーションの強化や子育て環境の充実、移住定住などによる人口増を図り、令和15年の目標人口を45,000人と設定しています。

本計画に関連する方針としては、仙台空港周辺地域の活性化など、関連機関と連携し、空港と共生した魅力あるまちづくりを進めるとともに、仙台都市圏南部ゾーンの中心として、労働者や観光客など人が多く集まる産業づくりを進めることを掲げています。

また、人口の動きや産業振興に適応可能な土地利用を推進するために、仙台空港周辺地域においては、良好な操業環境の形成や産業用地等の確保を図ることとしています。



図表 1-1 将来人口の推計と目標値(岩沼市総合計画)

第2編 基本構想
第2章 岩沼市が目指す将来像
<p>■ひとが集い 輝くまち いわぬま</p> <p>質の高いまちづくりにより市民の健やかな暮らしを支え、企業誘致や、産業振興により、まちの活力維持と市民の雇用を確保するとともに、次代を担う人づくりと地域の文化を育むことにより、市民一人ひとりが輝き、笑顔があふれる魅力的な岩沼市となることを目指します。</p>
第3章 まちづくりの柱
<p>1 利便性が高く魅力的なまちづくり</p> <p>駅周辺の開発や新たな宅地開発の支援のほか、空家等の活用促進を図るなど既存ストックの活用に取り組みます。また、<u>仙台空港周辺地域の活性化など、関係機関と連携し、空港と共生した魅力あるまちづくりを進めます。</u></p> <p>2 活力のあるまちづくり</p> <p>本市が有する交通利便性や、先人が育んできた歴史・文化などの有形無形の地域資源を活用し、<u>周辺地域の活性化や本市の発展を支える産業を育成するとともに、観光の振興を図ります。</u></p> <p>農・商・工業など各産業を支える基盤整備や経営・創業支援の充実などに努めるとともに、積極的な企業誘致に加え、<u>仙台都市圏南部ゾーンの中心として、労働者や観光客など人が多く集まる産業づくりを進めます。</u></p>
第5章 土地利用構想
<p>2 土地利用の基本方針</p> <p>②人口の動きや産業振興に適応可能な土地利用の推進</p> <p>全国的な人口減少社会の中、本市においては、活力を維持し持続的に発展していくため、市民が安全・安心で快適に、健康的な生活を送ることができる環境などに配慮しつつ、計画的に新たな人口の確保や産業振興に資する土地利用を図ります。</p> <p>特に、本市が有する立地優位性を生かし、岩沼駅周辺においては高度利用を促進するとともに、<u>岩沼インターチェンジ周辺及び仙台空港周辺地域においては良好な操業環境の形成や産業用地等の確保を図ります。</u></p>

イ 岩沼市地方創生総合戦略（令和7年3月）

岩沼市地方創生総合戦略は、岩沼市総合計画の具現化を図るためのリーディングプロジェクトとして策定されている戦略で、「岩沼で生まれ・育ち・生きる（活きる）「地産地生（ちさんちしょう）」のまちづくり」を目指しています。

人口減少を抑制し、人口増加を図るための基本姿勢として、岩沼で生まれ育った人が、岩沼に住み続ける環境の実現や岩沼に移り住みたい、住み続けたいと感じる環境の創出を掲げています。

本計画に関連する方針としては、具体的施策の中で仙台空港等を活かした産業振興があげられ、主な取り組みに仙台空港周辺地域活性化施設の整備を掲げています。

また、安心安全対策を強化するために、防災拠点機能の確保を図っていくとしています。

第3章 総合戦略：2. 基本目標・具体的施策

2-1 安定した雇用を創出し維持する～岩沼で仕事をしよう！～

■仙台空港等を活かした産業振興

仙台空港、仙台東部道路及び仙台港までのアクセス性等、空路・陸路の利便性に優れた立地環境を活かして産業の振興を図るとともに企業誘致に取り組みます。

また、仙台空港周辺地域活性化施設の整備など、関係機関と連携し、空港と共生した魅力あるまちづくりを進めます。

（主な取組） ○空港を活かしたまちづくりの推進 ○新たな産業用地の開発に向けた取組 ○企業立地奨励金の交付 ○仙台空港周辺地域活性化施設の整備

2-4 共創のまちをつくる ～岩沼でつながろう！～

■安全安心対策の強化

誰もが安全で安心して暮らせる地域を目指して、今後想定される地震や豪雨などへの事前防災、防犯対策、交通安全対策を推進するとともに、地域におけるネットワークの強化や防災拠点機能の確保を図ります。

また、町内会（自主防災組織）や防災関係機関等と連携し、地域防災力の向上を図るとともに、引き続き、小・中学校における防災学習や他地域との防災に関する交流学習を推進します。

（主な取組） ○避難所環境の向上 ○防犯カメラ補助事業 ○交通指導隊による街頭指導、交通安全教室の開催 ○消防団運営事業 ○認知症サポーター養成 ○自主防災訓練への支援、防災士養成支援等 ○交流等を通じた防災学習

ウ 第六次仙台都市圏広域行政計画（令和4年2月）

この計画は、東北全体の成長を牽引し、圏域環境の良さ、東日本大震災からの復興の過程で得た資源・資産を生かして魅力を高め、国内外の多くの人を惹きつける活力ある仙台都市圏の実現を目的としています。都市圏を4つのブロックに分け、それぞれの地域特性を踏まえた地域発展ビジョンを掲げており、岩沼市は名取市、亶理町、山元町と同じ南部ゾーンに区分されています。

計画の中で仙台空港は、東北初の24時間化空港であることから、多様な交流を支える交通基盤として一層の利活用を図り、インバウンド・国内観光客の誘致を促進する東北のニューツーリズム拠点としての役割を果たすものと位置付けられています。あわせて、空港の防災機能の強化を図るとしています。

エ 第六次亶理名取地区広域行政計画（令和5年3月）

この計画は「仙台都市圏広域行政計画」を踏まえ、本圏域の一体的な発展や質的充実、さらにはその発展等が仙台都市圏、宮城県、東北地方の充実等にも寄与していくことを目的としています。

基本構想の中で、空港をはじめとした広域交通ネットワークを活用し、交流人口や関係人口の拡大、新たな産業集積の推進を目指すとしています。また、空港を生かした圏域づくりとして、空港周辺への商業施設・宿泊施設の誘致を推進するとしています。

オ 仙台空港の運用時間24時間化に関する覚書（令和3年2月）

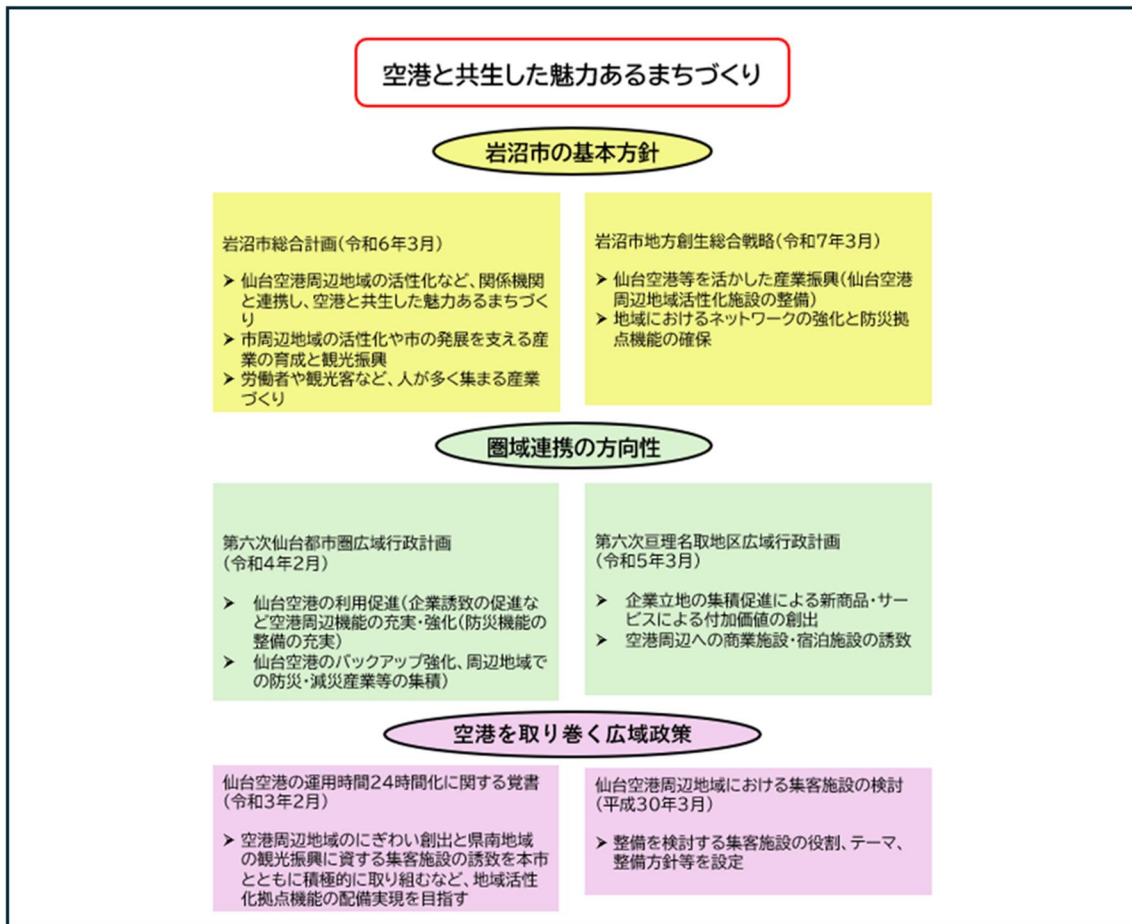
本覚書は、仙台空港の機能強化が地域と東北地方の発展に不可欠であることを相互に理解し、24時間化の実現に向けて必要な対策を講じるために、宮城県と岩沼市の間で締結したものです。

県と市が連携して共に推進する事業として、「宮城県土地開発公社が所有する仙台空港フロンティアパーク地内の土地を活用し、空港周辺地域のにぎわい創出と県南地域の観光振興に資する集客施設の誘致を本市とともに積極的に取り組むなど、地域活性化拠点機能の配備実現を目指す」と述べられています。

(3) 本計画が担うべき役割

このように「岩沼市総合計画」「岩沼市地方創生総合戦略」だけでなく、仙台都市圏や周辺自治体の広域計画においても、仙台空港周辺地域の発展に資する取り組みが求められています。各計画の実現に向け、本施設の整備は、観光・産業の振興によって地域全体の活性化を図り、防災機能を強化することで安全安心なまちづくりを底上げする役割を担いつつ、本計画によって、人口の維持から増加へと地域の持続的な成長の実現を目指していきます。

関連計画



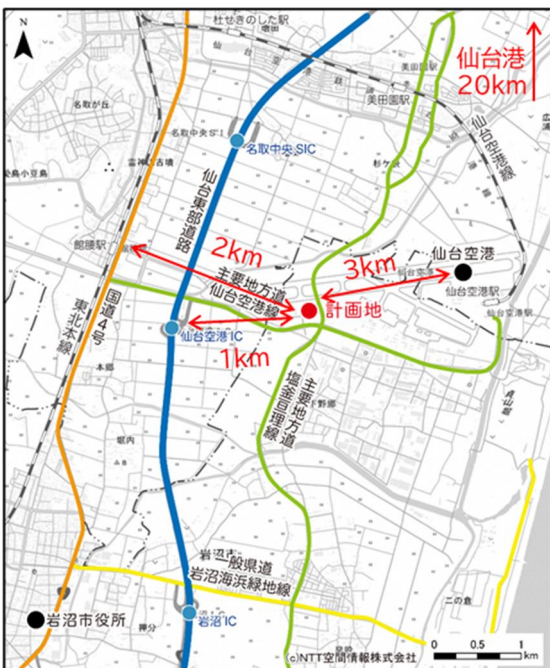
図表 1-2 本計画の位置づけ

2章 計画地周辺の特徴

(1) 計画地について

宮城県と岩沼市が令和3年に締結した「仙台空港の運用時間 24 時間化に関する覚書」では、県と市が連携し「仙台空港フロンティアパーク」地内を活用することで、空港周辺地域のにぎわい創出等を図ることにしています。これらを踏まえて、計画地を選定しました。

計画地の特徴としては、仙台空港の滑走路に隣接しており、航空機の離着陸を間近に体感できる極めて希少なロケーションにあります。また、高速道路や仙台空港に近接する交通の要衝であり、市内外からのアクセス性に優れています。加えて、計画地周辺の居住地や工業団地よりも、津波浸水深が比較的浅く、災害のリスクが相対的に低い土地となっています。



図表 2-1 計画地周辺図



図表 2-2 広域の位置図

なお、用途地域については、現在、工業専用地域となっていますが、今後は準工業地域へ変更し、併せて地区計画の変更も予定しています。

敷地面積	約 4.6 ヘクタール
用途地域	準工業地域
容積率	200%
建ぺい率	60%
その他制限	地区計画区域(矢野目西地区計画) 航空法に基づく高さ制限

図表 2-3 都市計画変更後の敷地条件(予定)

(2) 計画地周辺の現状分析

ア 岩沼市および計画地周辺の現況

(ア) 地勢

岩沼市は、宮城県の中央部、仙台市の南約 17km に位置し、東西で最大約 13km、南北で最大約 10km、総面積 60.45 km²の市域を有する都市です。西部の丘陵地域から東部の太平洋岸に至るまでなだらかに平野が広がり、南部の市境には、阿武隈川が東流し太平洋に流入しています。



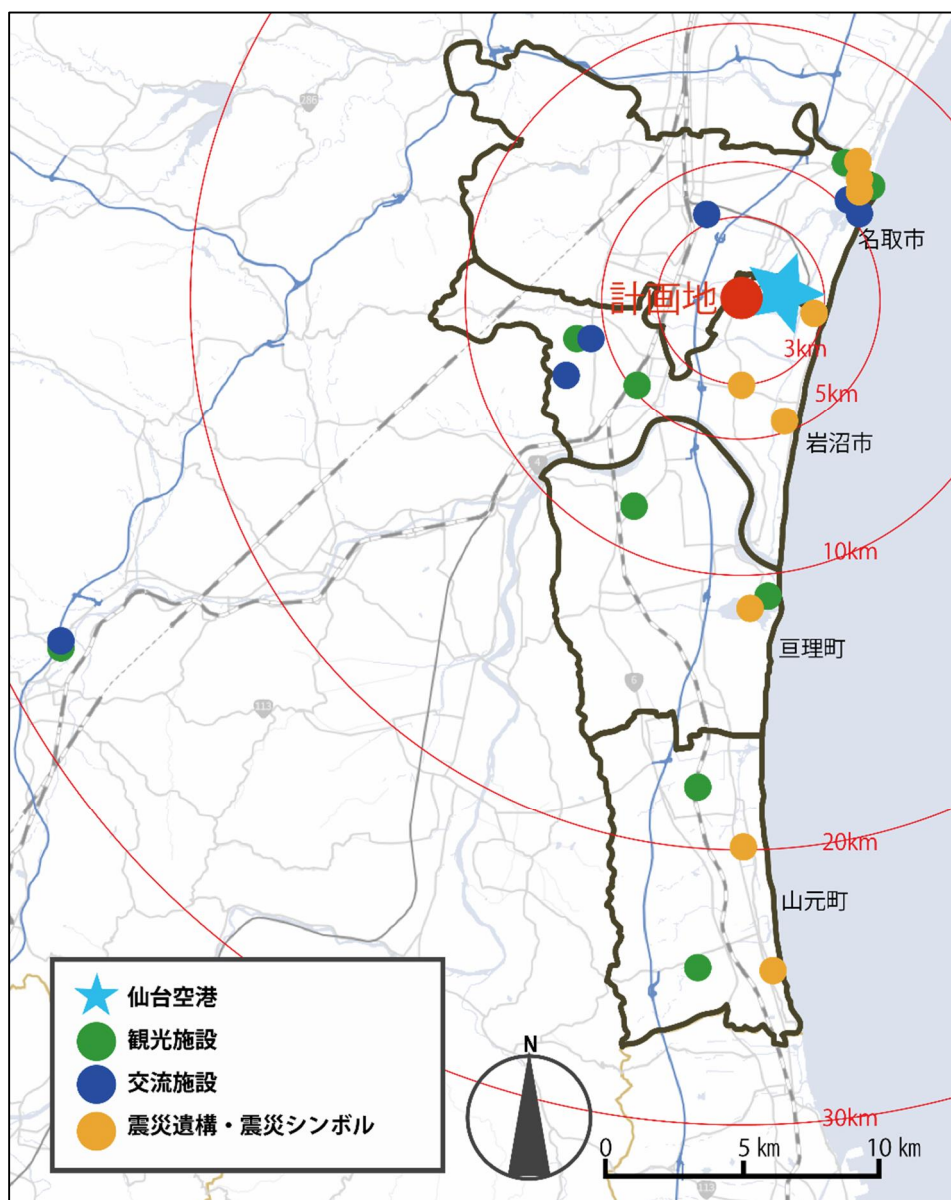
図表 2-4 岩沼市の位置

(1) 土地利用

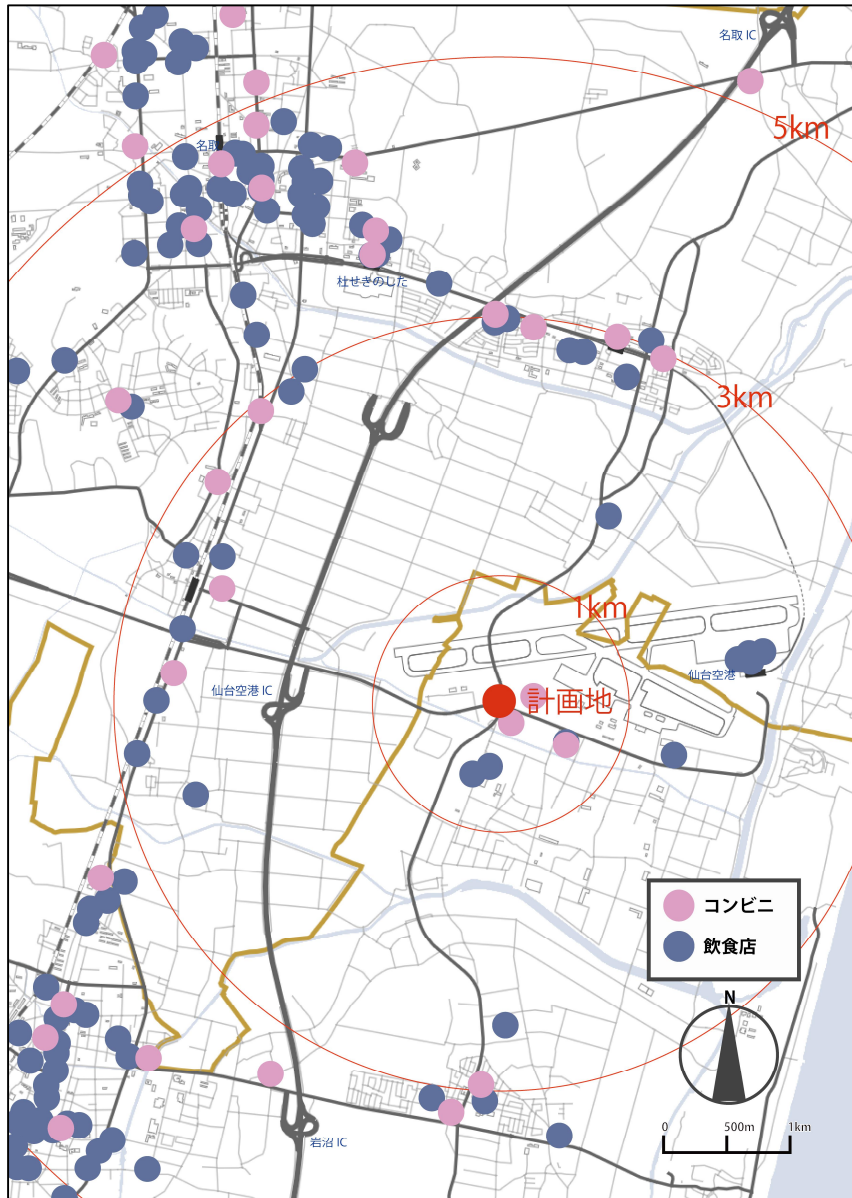
仙台空港周辺の土地利用は、工業団地・農地・住宅地が混在する構成となっており、特に空港南側には岩沼臨空工業団地が広がっています。この工業団地には多様な企業が操業しており、団地内外を含めた従業者数は地域でも大きな規模を占めています。

一方で、にぎわいの創出が図られる観光施設および交流施設、住民と周辺従業員の飲食を支える機能を備えた施設は多くありません。加えて、岩沼市周辺の主な日帰り温泉・宿泊施設は市街地から離れた沿岸部や内陸部に分散しており、空港から3km 圏内にはほとんど存在していません。

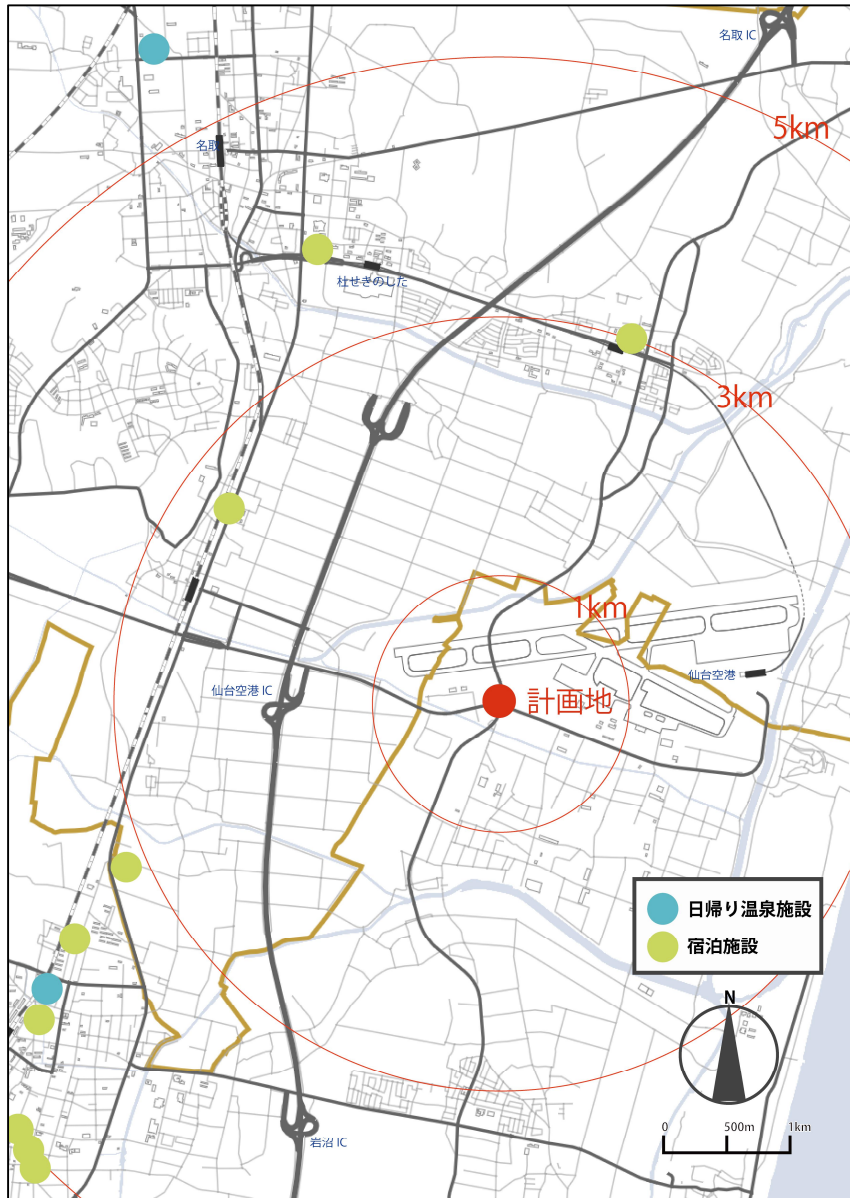
また、道の駅などの分布図を見ても、計画地から10km 圏内には施設が存在しないため、空港周辺は交通結節点であるにもかかわらず、観光客が自然に立ち寄れる滞在スポットや地域を象徴する拠点が欠如していることが浮き彫りになっています。



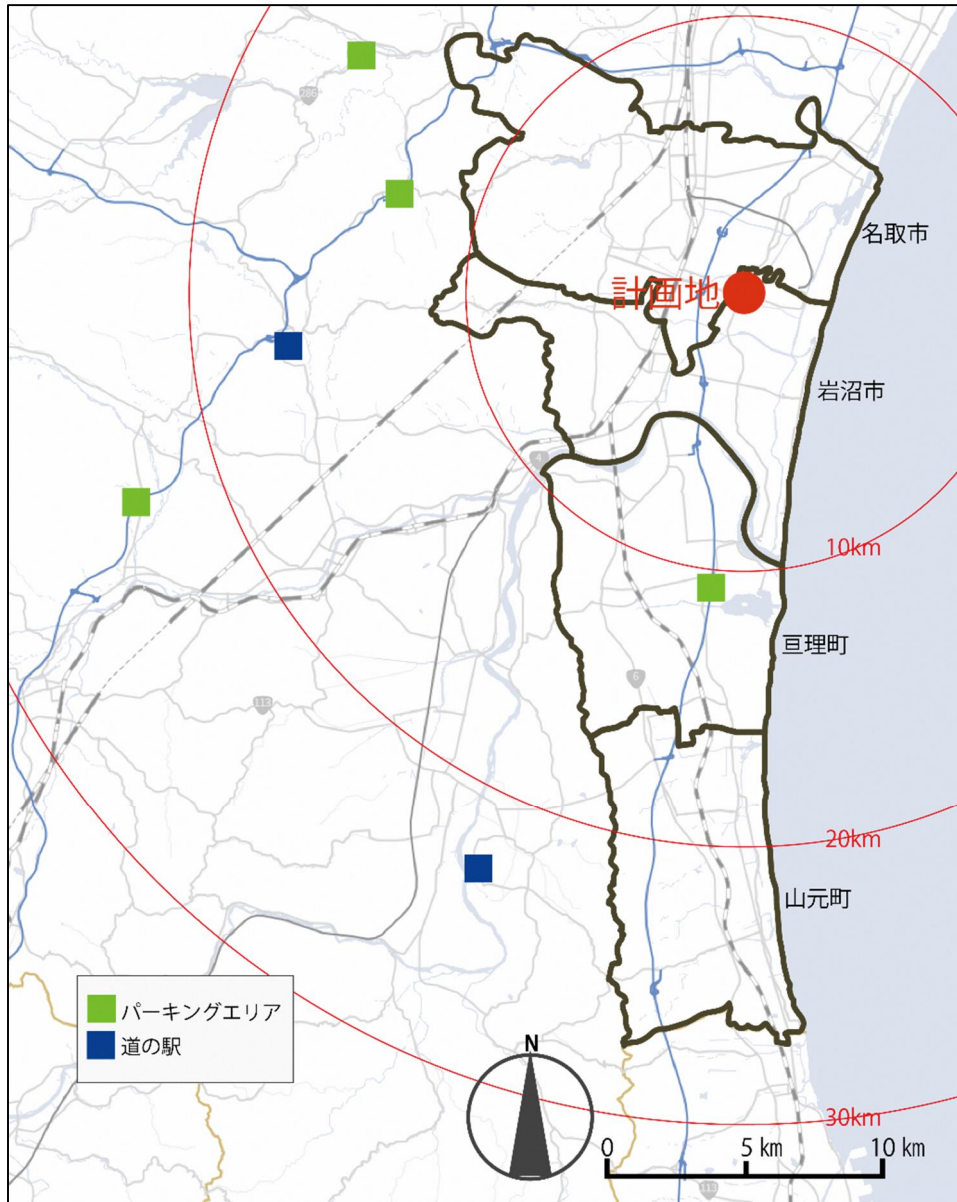
図表 2-5 計画地周辺の施設分布状況(令和8年2月時点)



図表 2-6 計画地周辺のコンビニエンスストア・飲食店分布状況(令和8年2月時点)



図表 2-7 計画地周辺の日帰り温泉施設・宿泊施設分布状況(令和8年2月時点)



図表 2-8 計画地周辺の道の駅・PA 分布状況(令和8年2月時点)

(ウ) 人口

岩沼市の人口は、平成 12 年から 22 年にかけて微増した後、平成 27 年以降は緩やかな減少に転じていますが、急激な減少は見られず比較的安定しています。年齢構成では生産年齢人口が最も多く、65 歳以上の高齢者は増加傾向にあり、令和 7 年には約 4 人に 1 人が高齢者となります。

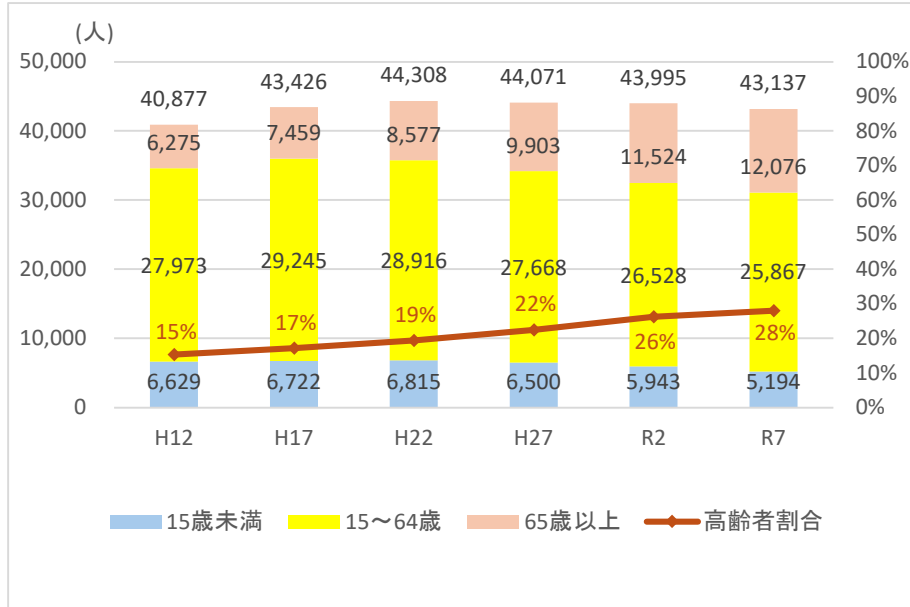
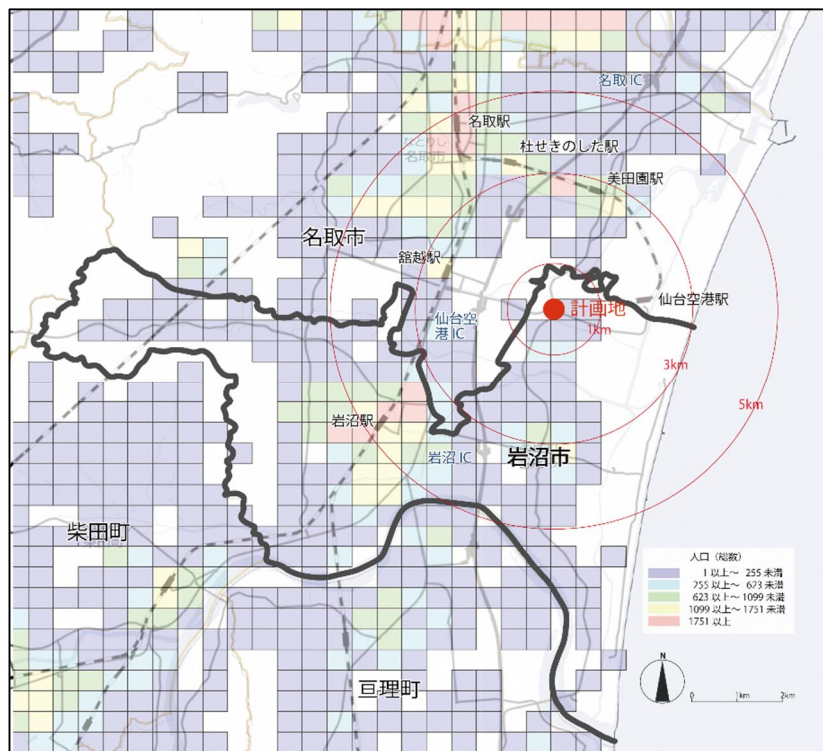


図 2-9 岩沼市の年齢別人口

出典：各年住民基本台帳

また、計画地周辺(計画地から3km圏内)においては比較的低密度の人口集積となっていることが確認できます。一方で、岩沼駅、名取駅などの駅周辺には中～高密度の人口集積が形成されており、計画地から5km圏内で見ると一定規模の生活圏が存在しています。

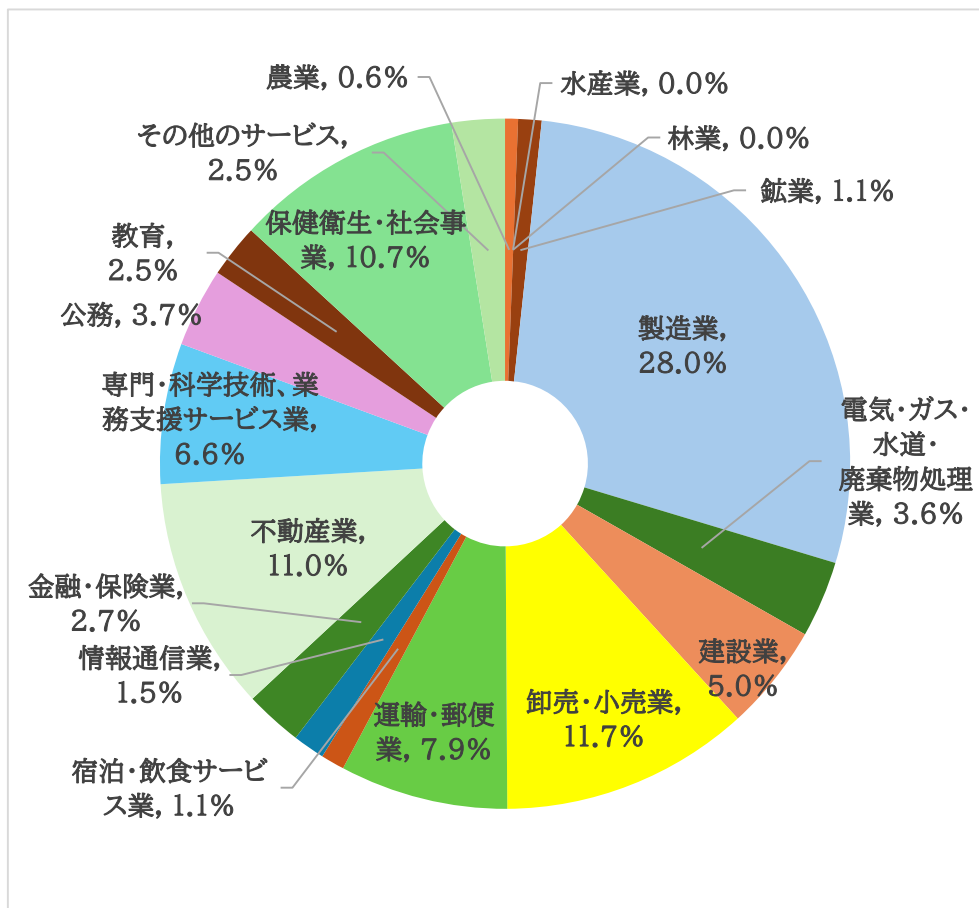


図表 2-10 岩沼市 人口メッシュ図

出典:総務省 統計局 令和2年国勢調査 500mメッシュ

(I) 産業

岩沼市における産業大分類によると、岩沼市の製造業の割合は市全体の 28.0%を占め、市が製造業を中心とした産業都市であることが分かります。市を支える製造業には主なものとしてゴム製品やパルプ製造などがありますが、近年は、地域に根ざした加工品産業にも注目が集まっており、「にしき食品」のレトルトカレーや宮城の郷土食である牛たん製品を扱う「利久」などが広域から支持されています。



図表 2-11 岩沼市における産業大分類

出典：令和5年度「宮城県市町村民経済計算」

図表 2-11 に関する注釈

全体の割合は、構成比を小数点第2位で四捨五入しているため、合計が100%になりません。

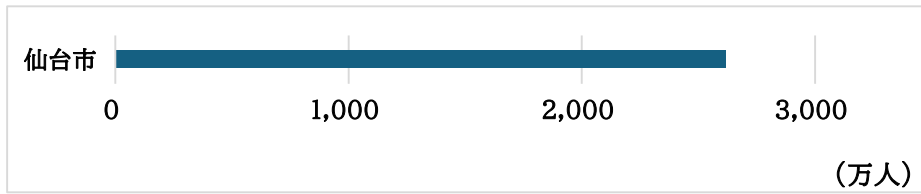


図表 2-12 岩沼市の加工品

(オ) 観光

令和6年度「宮城県観光統計概要」によると、岩沼市の観光客入込数は県内市町村の中で上位9番目に位置しており、一定規模の来訪者を安定的に受け入れている都市であることが数値上から確認できます。

一方で、宿泊観光客数は他市町村と比較して少なく、入込客数に対して滞在を伴う来訪の割合は高くない傾向が見られます。このことから、岩沼市における来訪は、比較的短時間の利用が多いことが示唆されます。



図表 2-13 仙台市の観光客入込客数

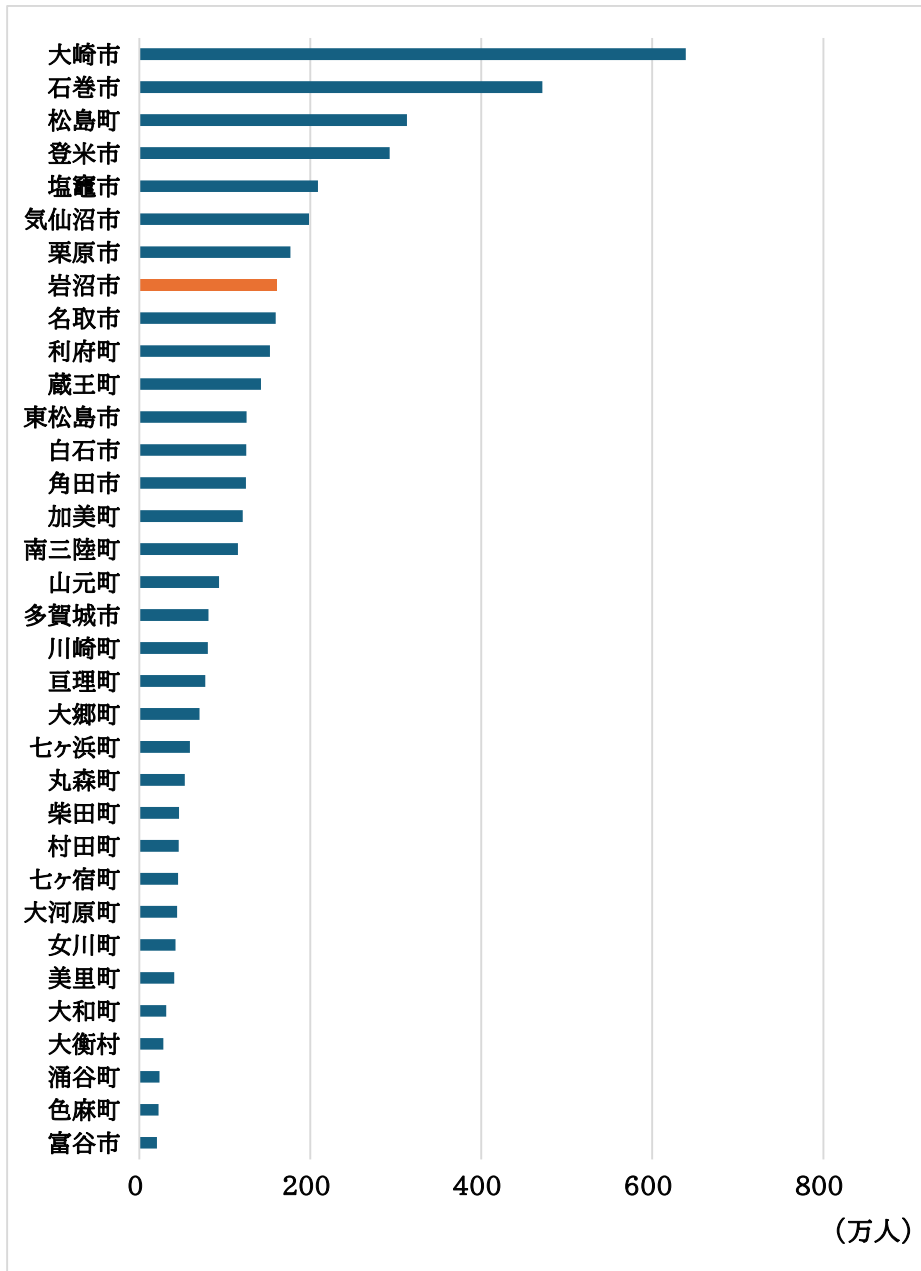


図 2-14 仙台市以外の市町村における観光客入込客数

出典：令和6年度「宮城県観光統計概要」

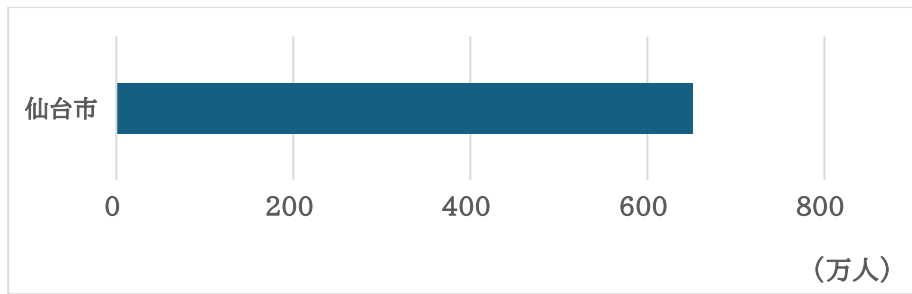


図 2-15 仙台市における宿泊観光客数

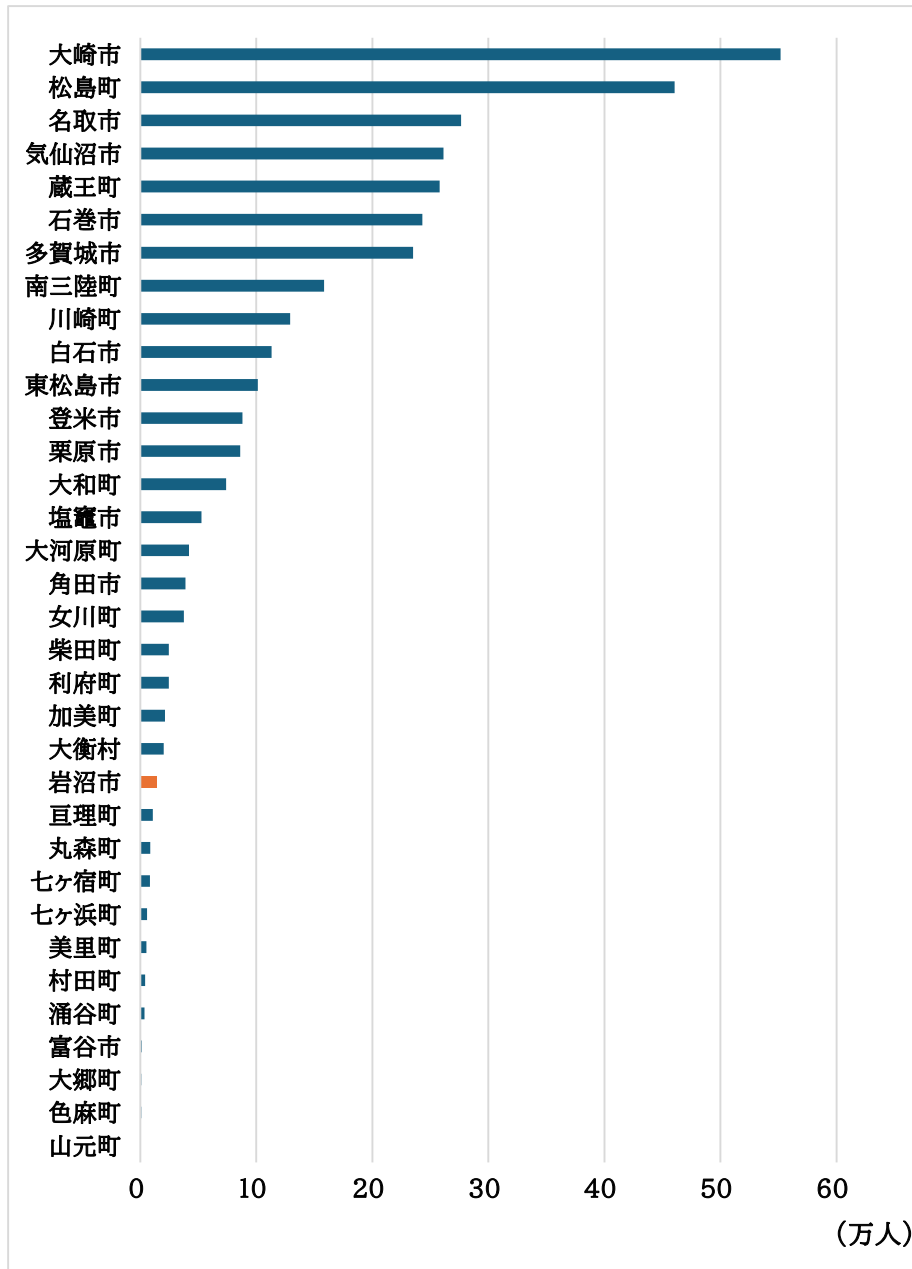


図 2-16 仙台市以外の市町村における宿泊観光客数

出典：令和6年度「宮城県観光統計概要」

(カ) 交通

岩沼市の主要な道路網は、南北方向に仙台東部道路(岩沼 IC)、国道4号、(主)塩釜亘理線、東西方向に(主)仙台空港線、(一)岩沼海浜緑地線で構成されています。計画地の前面道路である(主)仙台空港線は4車線の道路となっています。

計画地周辺の交通量については、過去の道路交通センサスを比較しました。その結果、最新の令和3年のデータは新型コロナウイルス感染症の影響により交通量が全体的に落ち込んでいる可能性が高いことが確認されました。

この比較を踏まえると、令和3年よりもコロナ禍前の水準である平成27年のデータのほうが、現在の実勢交通量に近いと判断できます。過小評価による周辺道路への渋滞波及リスクを回避し、十分な受入容量を確保するため、本計画にあたっては平成27年の道路交通センサスを参照することとします。対象となる計画地近隣の道路は、(主)塩釜亘理線(Q40960)および(主)仙台空港線(Q40940)です。

また、宮城県内に位置する道の駅について前面交通量と年間入込客数を確認したところ、前面交通量はおおむね2,000~17,000台/日程度に分布していることが分かりました。これに対し、計画地の前面道路である(主)仙台空港線の交通量は、令和3年で約14,961台/日、コロナ禍前の平成27年では約19,519台/日となっており、県内の道の駅との比較でも上位に位置する高い交通量を有していることが確認できます。

ただし、計画地は、工業団地が近隣に立地している特徴があることから、当該交通量には業務で走行している大型車両も含まれています。

交通センサスに関する注釈

- ・12時間交通量は、午前7時~午後7時までに交通量観測地点を通過した自動車類の台数です。
- ・24時間交通量は、午前7時~翌日午前7時または午前0時~翌日午前0時までに交通量観測地点を通過した自動車類の台数です。
- ・昼間12時間大型車混入率は、以下の式で求められます。
大型車混入率 = (大型車交通量 ÷ 全車交通量) × 100 (%)

出典：国土交通省「箇所別基本表及び時間帯別交通量表に関する説明資料」

図表 2-17 塩釜亙理線(名取市杉ヶ袋字川前付近)における自動車交通量の経年比較

実施年度	道路種別	路線名	区間番号	昼間 12 時間自動車交通量				24 時間自動車交通量
		観測地点名		小型車両	大型車両	大型車混入率	合計	合計
R3	主要地方道	塩釜亙理線 名取市杉ヶ袋字川前	Q40460	6,488	3,236	33.3%	9,724	12,641
H27	主要地方道	塩釜亙理線 名取市杉ヶ袋字横手	Q40460	7,988	4,103	33.9%	12,091	15,768
H22	主要地方道	塩釜亙理線 名取市杉ヶ袋字横手	Q40460	7,586	3,800	33.4%	11,386	16,131
H17	主要地方道	塩釜亙理線 名取市杉ヶ袋字横手	Q40460				11,911	16,865

図表 2-18 仙台空港線(岩沼市下野郷字新田)における自動車交通量の経年比較

実施年度	道路種別	路線名	区間番号	昼間 12 時間自動車交通量				24 時間自動車交通量
		観測地点名		小型車両	大型車両	大型車混入率	合計	合計
R3	主要地方道	仙台空港線 岩沼市下野郷字新田	Q40940	8,207	3,667	30.9%	11,874	14,961
H27	主要地方道	仙台空港線 岩沼市下野郷字新田	Q40940	9,824	4,963	33.6%	14,787	19,519
H22	主要地方道	仙台空港線 岩沼市下野郷字新田	Q40940	10,279	3,976	27.9%	14,255	18,811
H17	主要地方道	仙台空港線 岩沼市下野郷字新田	Q40940				13,575	17,919

図表 2-19 宮城県内における道の駅の前面交通量(H27 交通量 降順)

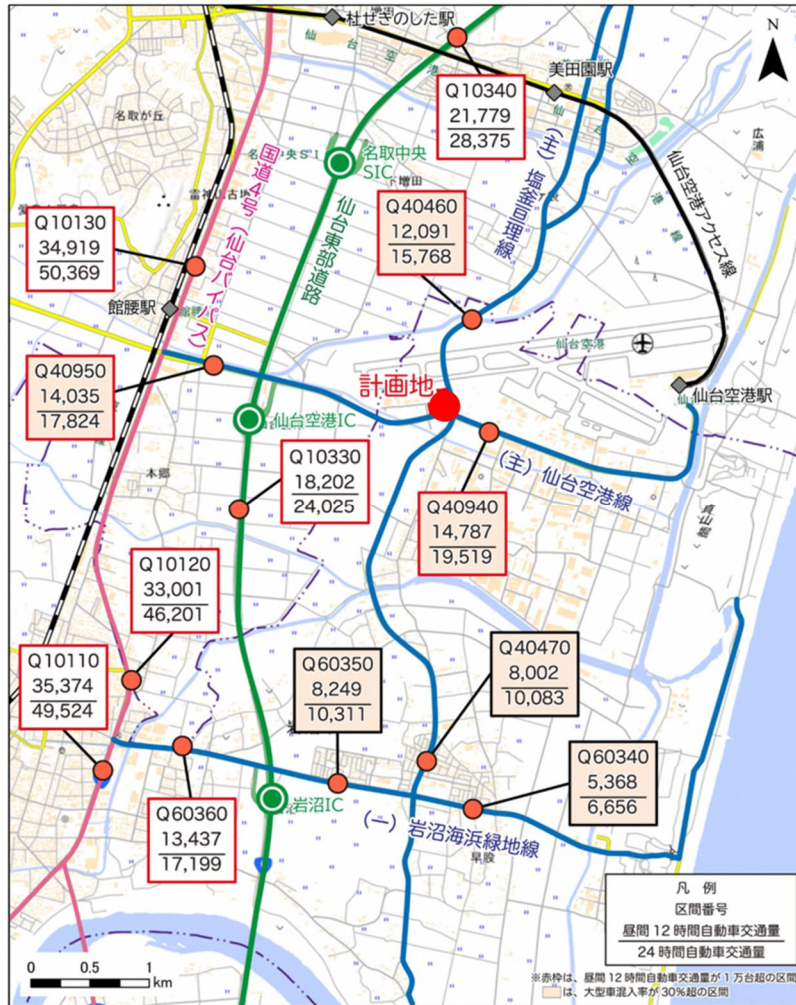
No	道の駅	供用年	前面道路	R3 交通量 (大型車)	H27 交通量 (大型車)
1	三本木	H7	国道 4 号	31,011 (5,570)	40,328 (6,662)
2	東松島 (三陸自動車道上り線 矢本 PA 直結)	R6	三陸自動車道上り線	19,114 (3,487)	36,341 (12,103)
3	おおさき	R1	国道 108 号	17,338 (1,115)	21,671 (1,483)
4	計画地		県道 20 号	14,961 (4,396)	19,519 (6,827)
5	上品の郷	H16	国道 45 号	14,087 (1,672)	16,879 (2,752)
6	大谷海岸	H8	国道 45 号	8,659 (1,015)	14,147 (3,011)
7	おおさと	H8	県道 9 号	11,475 (1,813)	14,022 (2,671)
8	あ・ら・伊達な道の駅	H12	国道 47 号	11,900 (2,326)	13,511 (2,859)
9	(仮称)しろいし	R9 予定	国道4号	13,820 (5,701)	12,869 (5,493)
10	林林館	H15	国道 346 号	4,979 (640)	11,089 (2,512)
11	みなみかた	H16	県道 1 号	9,425 (1,016)	9,736 (1,081)
12	村田	H22	県道 14 号	6,246 (1,146)	8,364 (1,151)
13	さんさん南三陸	R4	国道 398 号	6,040 (648)	7,390 (922)
14	津山	H6	国道 45 号	4,766 (749)	6,372 (1,473)
15	三滝堂	H27	国道 45 号	12,010 (2,431)	5,800 (943)
16	米山	H10	国道 346 号	4,731 (956)	5,140 (979)

17	かくだ	R1	県道 272 号	4,176 (1,002)	4,384 (450)
18	七ヶ宿	H5	国道 113 号	2,148 (563)	3,068 (690)
19	硯上の里おがつ	R3	県道 238 号	2,364 (864)	2,579 (893)
20	路田里はなやま	H7	国道 398 号	1,918 (298)	2,122 (296)
21	おながわ	R3	国道 398 号	922 (134)	837 (94)

出典：国土交通省 道路局「各年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 箇所別基本表」

図表 2-19 に関する注釈

交通量は前面道路における 24 時間交通量です。



図表 2-20 計画地周辺の交通量



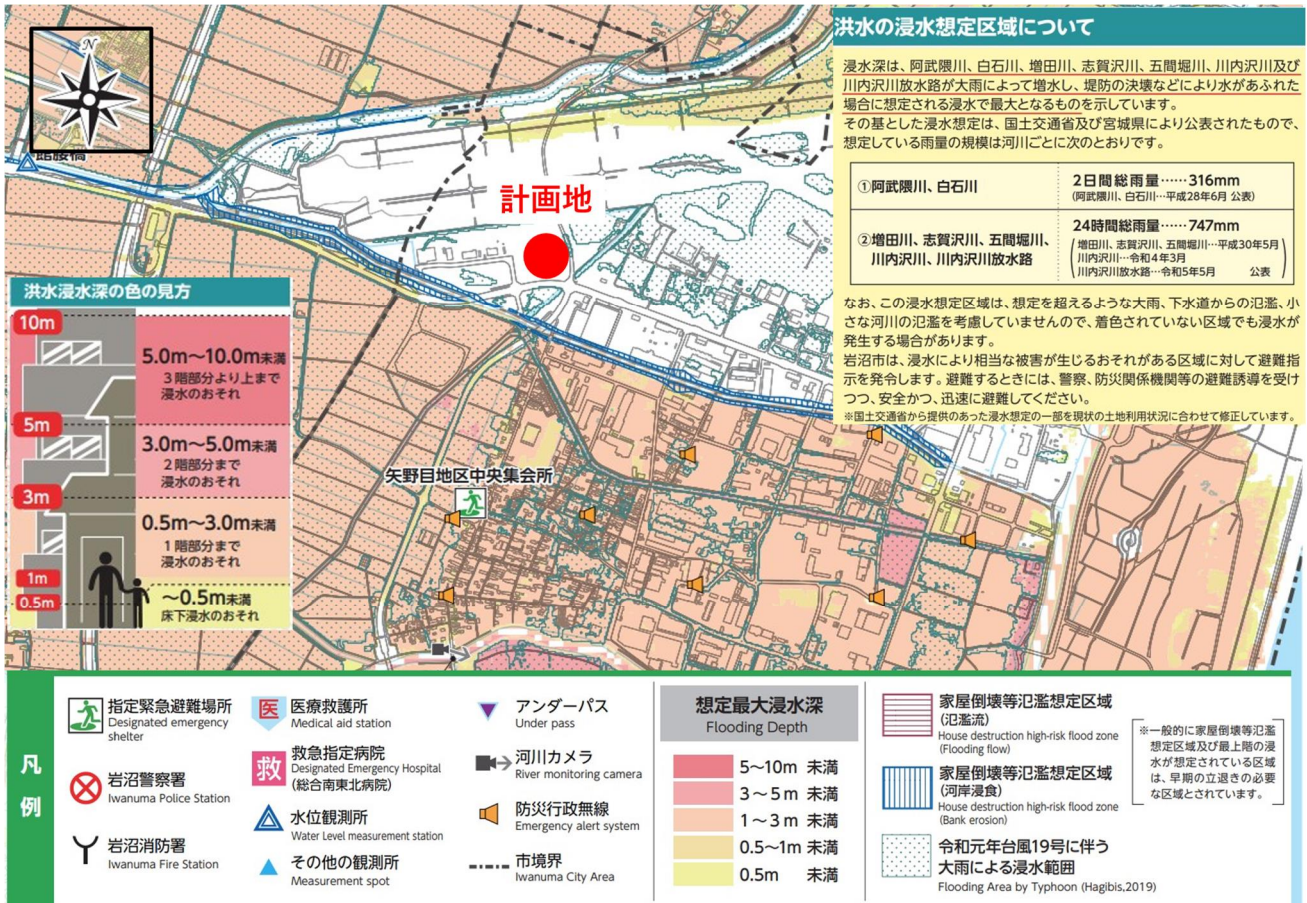
図表 2-21 計画地の交通量

出典：国土交通省 道路局「各年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 箇所別基本表」

(キ) 災害対策

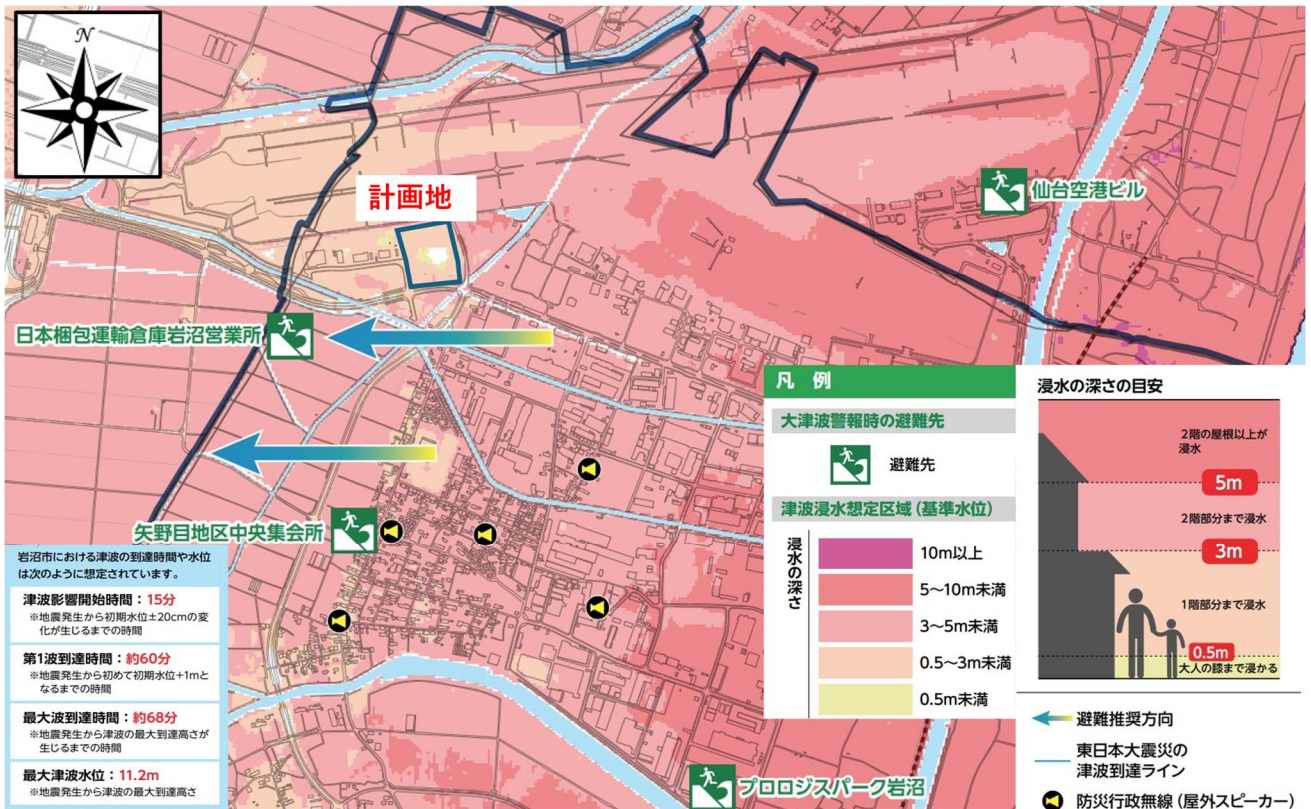
洪水ハザードマップによれば、計画地は名取川と阿武隈川の洪水浸水想定区域外に位置しており、洪水による浸水リスクは極めて低いと判断されます。

一方で、計画地周辺の津波ハザードマップでは、浸水深がおおむね 0.5m～3mと想定されています。



図表 2-22 岩沼市 洪水ハザードマップ

出典:岩沼市 洪水ハザードマップ(令和7年3月更新)



図表 2-23 岩沼市 津波ハザードマップ

出典:岩沼市 津波ハザードマップ(令和5年4月作成)

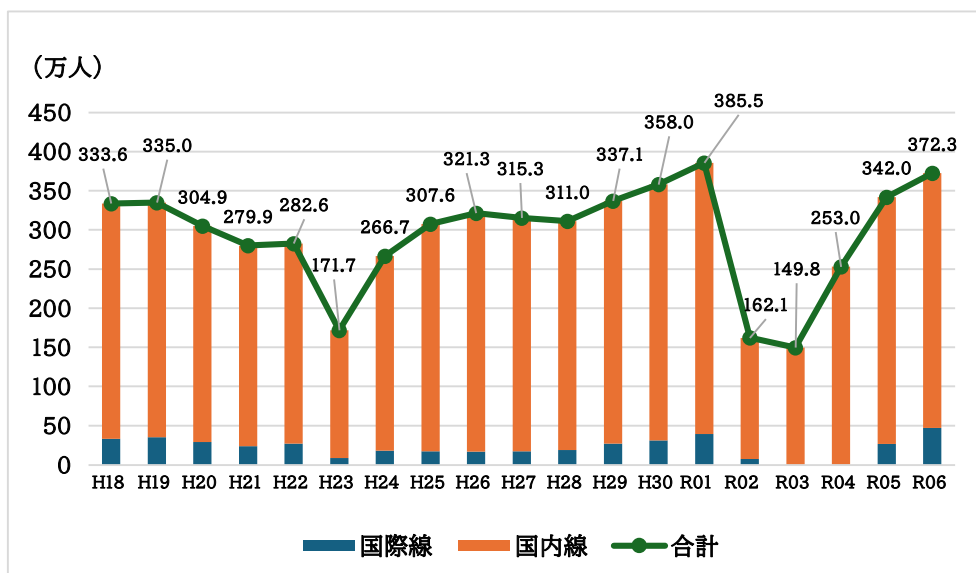
図表 2-23 に関する注釈

この津波ハザードマップは、宮城県が公表した最大クラスの津波がもたらす基準水位(津波浸水想定的水位に、津波が建物に当たった際のせり上がりを考慮して算出した水位)をもとに、住民の皆さまが津波から避難するために必要な情報を示したものです。

イ 仙台空港の利用状況

仙台空港は、令和6年に年間旅客数 372 万人を記録し、東北最大規模の空港として広域的な交流を支えています。震災やコロナ禍で一時的な減少が見られたものの、その後は着実に回復し、現在は国際線も含めて活発な利用が戻りつつあります。

利用者の特徴を見ると、観光目的の割合が非常に高いことが際立っており、平日は 48.8%、休日には 68.8%に達しています。



図表 2-24 仙台空港の暦年別旅客数(H18～R6)

出典：国土交通省 「空港管理状況 暦年・年度別空港管理状況調書」

図表 2-24 に関する注釈

旅客数は1万人単位に換算し、小数点第2位以下を四捨五入して算出しています。

図表 2-25 東北地方の空港乗降客数(令和6年(暦年))

空港名	乗降客数(人)		
	国際線	国内線	合計
仙台	470,066	3,252,676	3,722,742
青森	44,654	1,181,974	1,226,628
三沢	0	336,869	336,869
大館能代	0	194,904	194,904
秋田	33,637	1,211,104	1,244,741
花巻	32,990	445,206	478,196
庄内	462	358,934	359,396
山形	8,509	352,619	361,128
福島	31,812	229,691	261,503

出典：国土交通省 「空港管理状況 暦年・年度別空港管理状況調査」

図表 2-26 仙台・青森・秋田空港における OD 別旅行目的(平日・休日)

【平日】

空港名	仕事 (%)	観光 (%)	私用 (%)
仙台	36.7	48.8	13.5
青森	40.8	42.3	16.3
秋田	47.6	32.9	17.2

【休日】

空港名	仕事 (%)	観光 (%)	私用 (%)
仙台	15.4	68.8	14.8
青森	20.4	58.6	20.3
秋田	18.1	56.1	23.9

出典：国土交通省「令和5年度 航空旅客動態調査-集計結果-」

図表 2-26 に関する注釈

OD 別旅行目的とは、出発地(Origin)と到着地(Destination)ごとに、利用者が何を目的に移動しているかを分類したものです。観光・ビジネス・帰省などの目的別に、空港や交通機関の利用傾向を把握するために使われます。

各空港には複数の運行路線があり、本調査では空港ごとに路線別データの平均値を算出しているため、全体の%を足し合わせても 100%には一致しません。

(3) 市民・周辺企業の意向

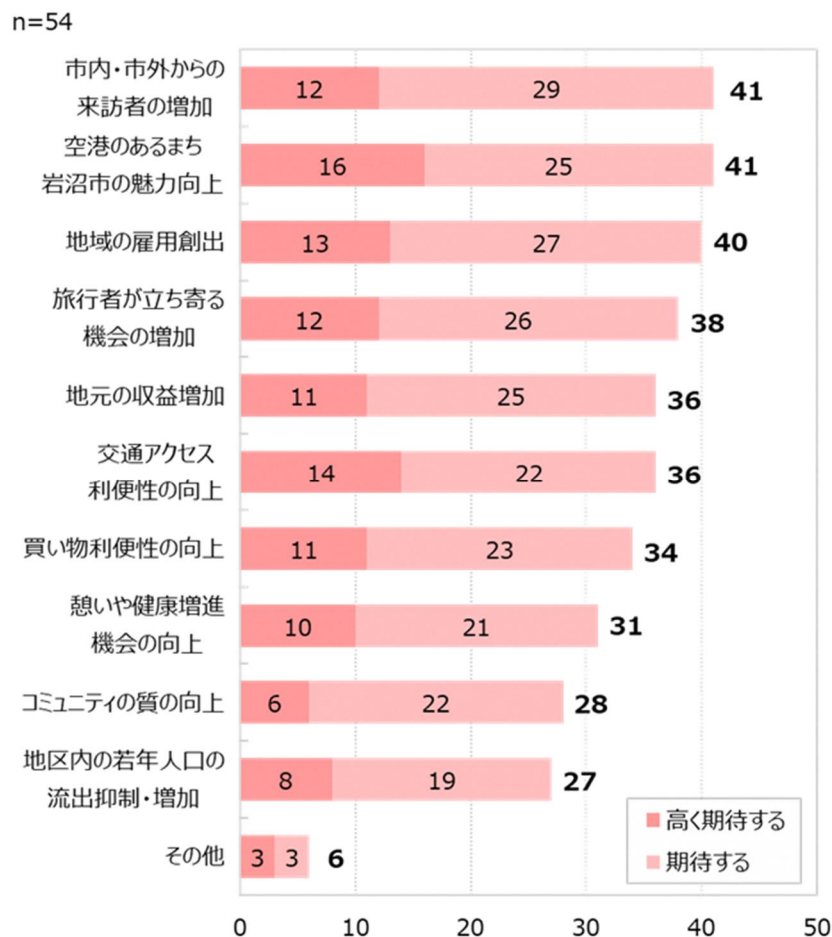
ア 地元アンケート

日常利用の可能性が高い仙台空港周辺地域にお住まいの方々の、本施設に期待する役割や求める機能についての意向を把握するため、地区の区長等で構成される地元代議員向けにアンケート調査(以下、「地元アンケート」という。)を実施しました。

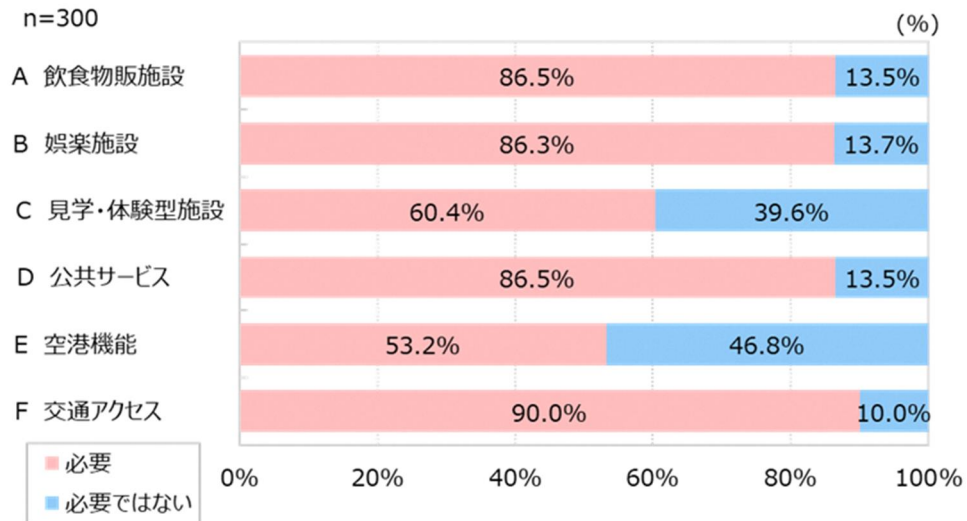
地元アンケート結果より、本施設に期待する役割では、「市内・市外からの来訪者の増加」や「空港のあるまち岩沼市の魅力向上」など、対外的な魅力向上に大きな期待を寄せていることが分かりました。

一方、求める機能では、「交通アクセス」、「飲食物販施設」、「公共サービス」など、日常的に利用できる施設が望まれていることが分かりました。

以上のことから、対外的な魅力を有しつつ、地元住民が普段使いとしても利用できるような施設を考えていくことが求められています。



図表 2-27 期待する役割



図表 2-28 求める機能

図表 2-28 に関する注釈

D 公共サービスについて

公共サービスとは、広域観光・交通情報案内・住民サービス窓口を含みます。

E 空港機能について

空港機能とは、空港インフォメーションを含みます。

イ 周辺工業団地アンケート

仙台空港の南側には岩沼臨空工業団地が広がっており、新たに整備される施設は、一般の観光客だけでなく、日常的にエリアを利用する工業団地従業員の需要を取り込める可能性があることから、周辺工業団地の従業員向けアンケート(以下、「周辺工業団地アンケート」という。)を実施しました。

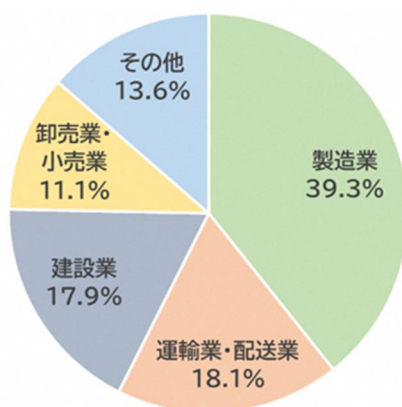
(ア) 実施結果

【回答数】

・397 件

【回答者の構成】

・勤務先の業種は、製造業が 39.3%となっており、最も多い。

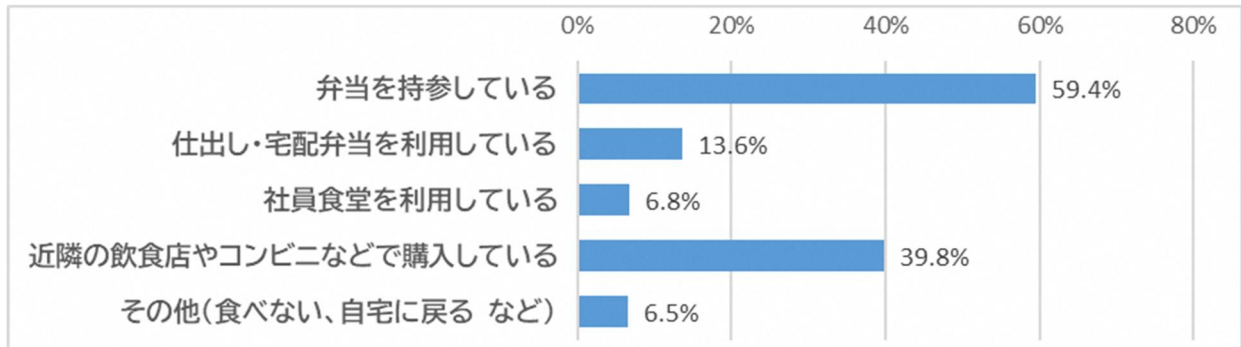


図表 2-29 勤務先の業種

(1) 結果概要

【結果①】昼食の状況について

昼食は、「弁当を持参」や「近隣の飲食店やコンビニなどで購入している」方が多く、近隣に飲食施設が少ないことを踏まえると、当該工業地域からアクセスのよい計画地に飲食機能を整備した場合、一定の需要が見込めると考えられます。

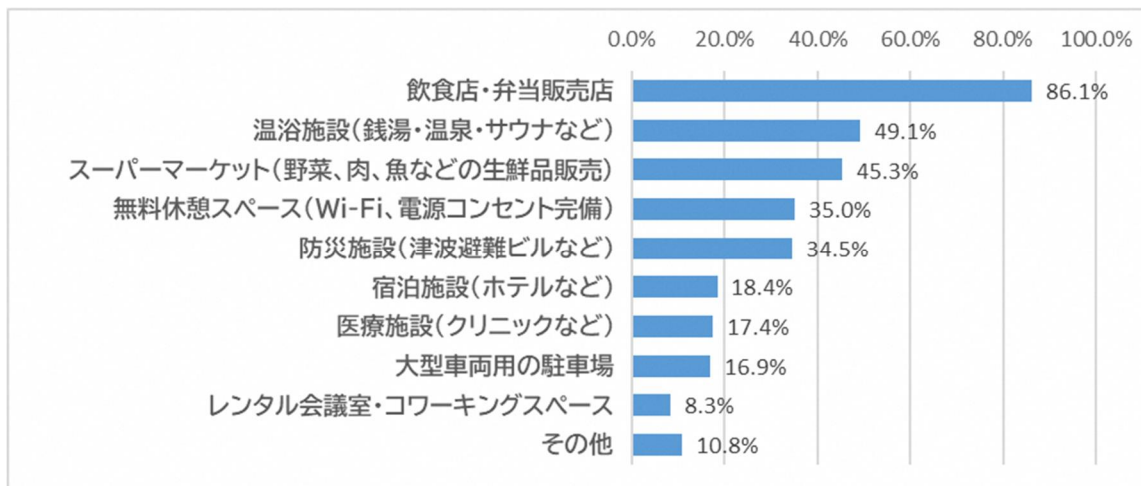


図表 2-30 昼食のとり方

【結果②】空の駅に求める機能について

「求める機能」については、「飲食店・弁当販売店」に大きな期待が寄せられていることが分かりました。また、「温浴施設」、「スーパーマーケット」、「無料休憩スペース」、「防災施設」についても一定の回答数がありました。

一方で、主に地域外からの来訪者の利用が想定される「宿泊施設」は、比較的回答数が少ない結果となったことから、周辺工業団地の従業員の方からは、仕事帰りなどで日常的に利用できる施設が求められていると考えられます。



図表 2-31 求める機能

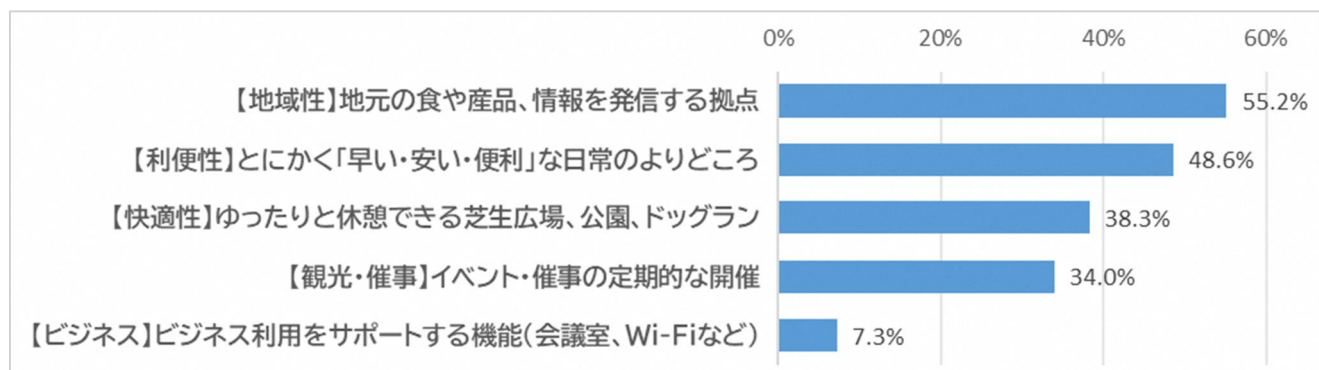
【結果③】空の駅に対するイメージ・要望について

本施設に対するイメージとしては約半数(219件)が「【地域性】地元の食や産品、情報を発信する拠点」を選択したことから、地域の魅力を伝え、地元産品に触れられる拠点としての役割への期待が大きいことが分かります。また、「【利便性】早い・安い・便利な日常のよりどころ」の回答割合も48.6%(193件)となり、日常的に使いやすいサービスや店舗への需要も高い結果となりました。

「【快適性】芝生広場や公園、ドッグランなどのゆったり過ごせる空間」は38.3%(152件)、「【観光・催事】イベントの定期開催」は34.0%(135件)と、滞在環境の充実やにぎわい創出に対する一定のニーズも確認されました。

一方、「【ビジネス】会議室やWi-Fiなどのビジネス利用支援機能」は7.3%(29件)にとどまり、他項目と比べて需要は限定的でした。

以上の結果から、本施設には「地域性の発信」と「日常的な利便機能」を中心としつつ、「快適な屋外空間」や「イベント開催」によるにぎわいづくりを組み合わせ、多面的な役割が期待されていると考えられます。



図表 2-32 求めるイメージ

ウ 地元・周辺工業団地アンケートから分かること

地元アンケートおよび周辺工業団地アンケート結果の概要として、導入機能については、飲食店・弁当販売などの飲食機能への期待が最も高く、あわせて温浴施設、スーパーマーケット、無料休憩スペース、防災機能など、「日常的に利用しやすい機能」を求める声が多いことが分かりました。また、施設への期待としては、地元産品や地域情報を発信する「地域の魅力発信の拠点」としての役割が特に高く評価されており、利便性の高い日常使いのサービス、快適に過ごせる屋外空間、イベント開催によるにぎわい創出へのニーズも確認されました。

これらを踏まえ、地域の魅力発信と利便性向上を両立する施設づくりが必要と考えられます。

(4) 本施設に期待される役割

ア 空港利用者の「滞留・回遊」の最大化と地域の多世代交流の実現

仙台空港は年間 300 万人以上が利用する東北最大の玄関口ですが、多くの観光客が空港から目的地へ直行し、岩沼市や周辺地域を通り過ぎてしまう状況となっています。

一方で、空港利用者の動態に着目すると、平日ではおおむね半数、休日にはその半分以上を大きく上回る人々が観光目的で訪れていることから、東北地方で最も観光需要の比率が高い空港となっています。

また、計画地は、滑走路に隣接し、航空機の離着陸を間近で体感できるという貴重な空間資源を有しており、この臨場感と開放感は、地域の新たなにぎわいを生み出す大きなポテンシャルとなります。

しかし現状では、空港周辺に観光客が自然に立ち寄れる滞在スポットや、地域住民が日常的に集い、交流を育む拠点が不足していることから、空港から市内・周辺観光地への結節機能を強化するとともに、多世代が交流・滞在できる新たな機能整備が求められます。

イ 「ものづくり」の価値拡大と産業人材の育成

岩沼市には、県内有数の高度な技術を有した多様な地場産業が集積しています。

このような市内企業の優れた技術やこだわりを企業間の取り引きに止めるのではなく、より多くの市民や消費者に広く発信していくことで、市の強みを最大限に生かしたシティプロモーションを行うことができます。また、これまで市内にはなかった事業の拡充を目指すことで、産業の活性化を図り、進化し続ける地域の魅力をさらに伸ばしていくことができます。

既存企業の成長と新たな産業への取り組みは、住み続けたいと選ばれるまちを目指している市にとって必要な、次世代を担う産業人材の地域産業に対するシビックプライドの醸成へとつなげることができます。

市が誇る「ものづくり」を発信・継承する場を整備し、より効果的なシティプロモーションを行っていくことで、市の新たな価値創出を目指します。

ウ 多機能の相乗効果による地域レジリエンスの強化

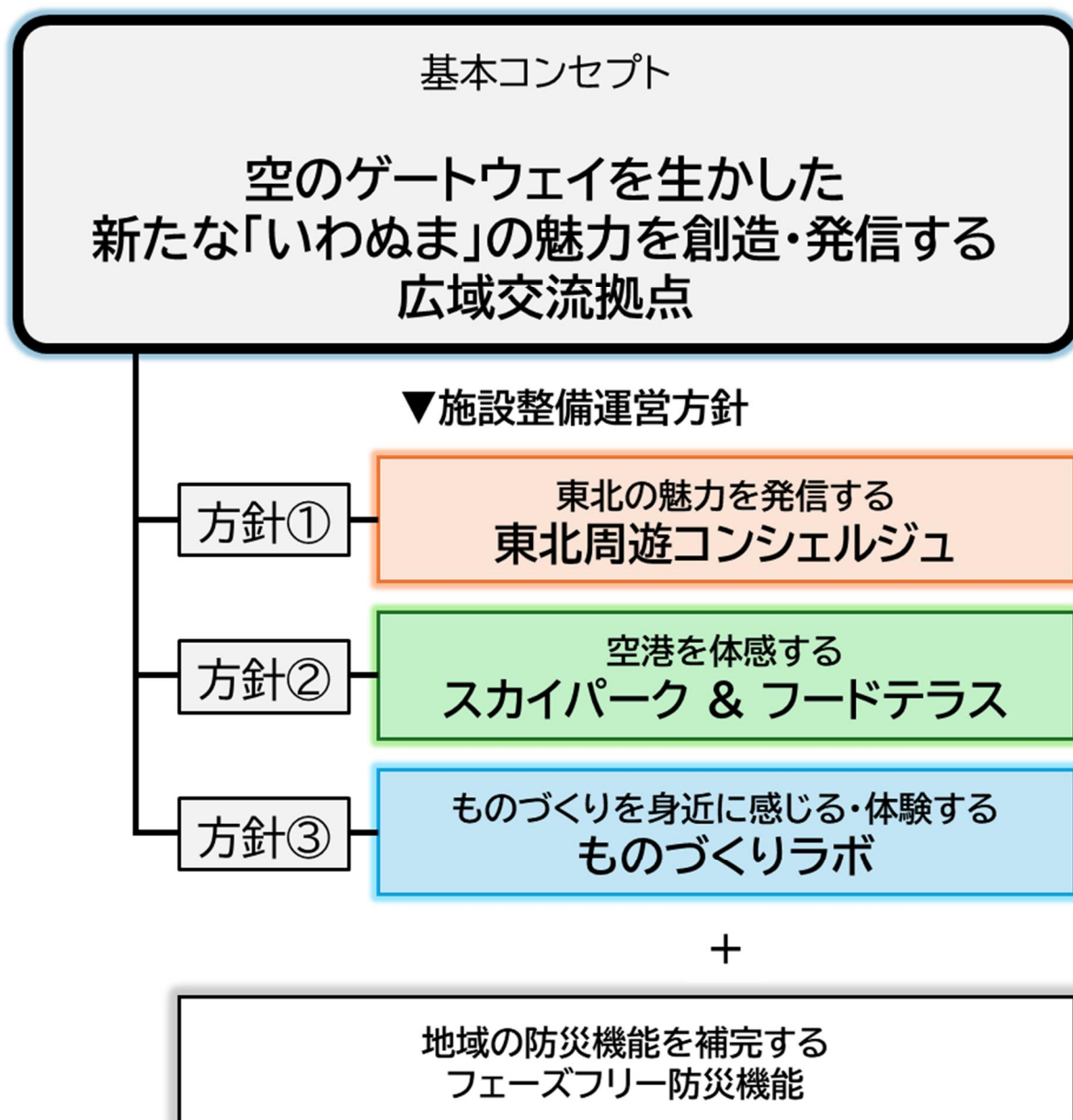
計画地周辺の居住地や工業団地は、東日本大震災で甚大な被害を受けた地域であり、津波浸水深がおおむね 3～10mと想定されています。そのため、空港利用者・周辺企業従業者・住民など、多様な人々への支援手段の拡充が必要となります。

周辺地域における防災・減災の取り組みは進んでおりますが、さらなる安全・安心の確保のため、津波浸水深が比較的浅い(おおむね0.5～3m)計画地を活用し、民間施設の持つ物資供給力やホスピタリティを有事に直結させ、既存の防災機能をさらに補完・強化することが求められています。

3章 施設整備・運営に係る基本コンセプト

(1) 基本コンセプト

「東北の玄関口」である仙台空港のポテンシャルを生かしながら、本施設を核として、インバウンドを含む交流人口の拡大や広域周遊観光の促進に伴う関係人口を深化させ、空港と共生した魅力あるまちづくりを推進することで、より一層の移住・定住へとつなげていくため、本計画で目指したい将来像として以下の基本コンセプトを掲げます。



(2) 施設整備運営方針

基本コンセプトを具現化するため、施設整備運営方針を定めます。各方針は独立したものではなく、各機能間のシナジーを最大化する施設整備を目指します。

なお、本方針は、今後、民間事業者との対話等を通じて、基本コンセプトの実現に資することを前提に、実現可能性や継続性の面からブラッシュアップできるようにします。

方針①

東北の魅力を発信する「東北周遊コンシェルジュ」
～「東北の食・文化」を堪能する「滞在型観光産業」機能の創出～

東北地方の玄関口であるという地域特性を最大限に生かし、東北地方の多様な魅力を「食・歴史・自然」などのテーマで編集した展示機能と、各地の伝統祭りや工芸品に触れるワークショップの開催により、東北の文化・伝統に直に触れる機会を創出します。また、宮城県をはじめとした各県の特色ある食材を一堂に集め、新たな食体験の提供を行います。

これにより、旅行者や地域住民が東北の多様性を短時間で深く理解できる学習プログラムを提供するとともに、本施設を拠点とした各地域への誘客を促す広域観光のハブとしての役割を担います。

方針②

空港を体感する「スカイパーク&フードテラス」
～日常と非日常が調和し、誰もが快適に過ごせる「多世代交流」機能の創出～

仙台空港の滑走路に隣接する圧倒的なロケーションを最大の資産とし、空と陸が交差するライブ感を体験できる空間を目指します。屋外広場には、空港や航空機を連想させる遊戯施設を導入することでインドア施設では得られない高揚感を提供します。加えて、こだわりの食材や地元グルメが流動的に集まるフードエリアと、航空機の迫力ある離発着を体感できる屋内型テラスの整備を目指します。さらに、空港至近という利点を生かし、空路を活用して全国の銘菓や土産品を集め、岩沼にいながら全国の銘品を楽しむことができる場を提供します。

これにより、旅行者から地域住民、空港周辺で働く人々の滞在の質向上を実現するとともに、多世代が自然に交流するサードプレイスとしての役割を担います。

方針③

ものづくりを身近に感じる・体験する「ものづくりラボ」
～「製造技術」を起点とした、「地域の価値醸成」と「学び」の創出～

市内に集積する国内屈指の食品製造や、多様な製造業種の技術と魅力を発信する物販・ショールーム機能の整備を目指します。加えて、新たな事業を多角的に展開する事業者の協力を得ながら市全体の産業振興を底上げし、ものづくり企業と連携した制作体験(ワークショップ)の提供などを通じて、「ものづくりのまち」としての市の新たなブランドイメージの確立を目指します。

さらに、この物販・ショールーム機能を核としながら、地域経済や製造技術等を体系的に学ぶ教育旅行の受け入れ等につなげていきます。児童・生徒が実際に技術に触れ、働く人々と交流する場を提供することで、次世代を担う産業人材の育成を図ります。

(3) 地域の防災機能を補完するフェーズフリー防災機能

～施設の持続的な運営に基づく防災機能の確保～

本施設は、24 時間利用可能な駐車場およびトイレを完備し、広域交流拠点としての利便性を担保します。

また、いつもの場所が、もしもの支えになるよう、発災時において、日常のにぎわい施設が発災時には即座に防災機能を発揮できる仕組みの導入を目指します。例えば、広域で浸水被害が発生した場合においても避難者のための緊急避難先として機能することを目指します。加えて、施設内の飲食提供機能が災害時の「炊き出し拠点」として機能するよう、物産販売エリア等の在庫を日常的に回転させながら備蓄する循環型備蓄(ローリングストック)体制を構築することで、専用の備蓄倉庫に過度に依存しない、迅速かつ温かい食料供給を可能にします。これにより、空港周辺地域のレジリエンスを向上させます。

(4) 官民連携による事業推進の必要性

本章(2)で整理した施設整備運営方針を実現するためには、行政の力だけでなく、民間事業者が持つ「専門性・収益性」を融合させた官民連携による事業推進が不可欠です。具体的には主に以下の2つの視点で官民が連携して事業を推進することで、本計画の実現を目指します。

ア 持続可能な運営体制と質の高いサービスの提供

変化の激しい観光ニーズや市場動向に柔軟に対応し、魅力あるコンテンツを継続的に提供するためには、民間の優れたマーケティング力と経営ノウハウの活用が欠かせません。行政が果たす役割に加えて、民間事業者が創意工夫を発揮して収益性を追求することで、公費負担の抑制と利用者の満足度向上を両立させた持続可能な施設運営が可能となります。

イ 観光資源等のネットワーク化と価値の最大化

「周遊コンシェルジュ」や「ものづくりラボ」といった機能は、幅広い業種の事業者との密接な連携があって初めて成立するものです。これらをリードする民間事業者が介在することで、行政単独では困難な企業間のマッチングや実効性の高いプロモーションの促進が期待できます。

4章 導入機能の整理

本計画に基づき実施される事業(以下、「本事業」という。)における導入機能を、基本機能と連携機能に分類し整理しました。

具体的な導入機能や施設整備・運営における官民の役割分担については、行政と民間が持つそれぞれの強みを生かした一体的な拠点形成を図りつつ、事業の継続性と実効性を担保できるよう、民間事業者との対話を通じて市場性を精査した上で、より実効性の高い事業条件へと具体化していきます。

(1) 導入機能の整理

<基本機能：コンセプト実現に向けた基幹的機能>

基本コンセプトを実現するための基幹的な機能群です。導入する機能例を以下に示します。

図表 4-1 基本機能(例)と活用イメージ

導入機能(例)	活用イメージ
観光案内・ 情報発信施設	東北広域観光の結節機能として、東北の文化と歴史を多角的に発信します。また、来訪者を周辺地域へ誘客するコンシェルジュ機能を担い、滞在型観光の起点となることを目指します。
文化体験施設	東北地方の伝統文化に直に触れることで、旅行者や地域住民が短時間で多様性を深く理解できる場の創出を目指します。
ターミナル (イベント広場)	公共交通の結節点として高い利便性を確保しつつ、キッチンカー等が集う活気ある空間を目指します。有事には迅速な支援物資の受け入れや、救出活動を支える物流拠点となります。
屋外広場	滑走路を臨む空間に遊具等を配置し、開放感あふれる憩いの場となることで、多世代交流の促進を目指します。
屋内テラス	航空機の離発着を間近に感じる臨場感と快適性を両立し、全天候型でくつろげる空間を整備し、旅行者や地域住民、周辺企業の従業員が集うサードプレイスを目指します。
地産レストラン	地場産品や市内企業の技術が詰まった加工食品を提供することで、産業の魅力を発信します。また、有事には備蓄を活用した炊き出しを行うことで地域を支援する役割を担うことを目指します。
地域特産物販売所	地場産品等に加えて、空港隣接の利点を生かし、全国の厳選食材や工芸品を広く提供するとともに、ローリングストックによる循環型備蓄機能を担うことを目指します。
産業ショールーム	飲食・物販機能と連動し、企業の高度な技術や新製品等のPRに加えて、ものづくり企業と連携した制作体験(ワークショップ)などを実施することで、将来の産業を担う人材を育む場の創出を目指します。

導入機能(例)	活用イメージ
管理事務所	施設全体の安定的な稼働を支える基盤機能です。24 時間利用可能なインフラと高度な管理体制を維持し、平時は快適な滞在環境と円滑な管理運営を担保、有事には防災機能を担います。
附帯施設	
駐車場 (24 時間利用可能)	
トイレ (24 時間利用可能)	

図表 4-2 導入機能と施設整備運営方針との関係

導入機能(例)	東北周遊 コンシェルジュ	スカイパーク & フードテラス	ものづくりラボ	フェーズフリー 防災機能
観光案内・ 情報発信施設	○			
文化体験施設	○			
ターミナル (イベント広場)	○	○		○
屋外広場	○	○		
屋内テラス	○	○		
地産レストラン	○	○	○	○
地域特産物販売所	○	○	○	○
産業ショールーム		○	○	

<連携機能：基本機能と連携して付加価値を創出する機能>

基本機能と連携してさらなる利便性の向上や商業的な付加価値を創出する機能群です。民間事業者のノウハウや自由なアイデアに基づき、市場ニーズへ柔軟に対応し運営を行うことで、施設全体の魅力向上と持続可能な収益構造の構築を目指します。導入する機能例を以下に示します。

図表4-3 連携機能(例)と活用イメージ

導入機能(例)	活用イメージ
宿泊施設 (ホテルなど)	民間の創意工夫により、商業的価値へ転換する高付加価値な機能群です。市場ニーズに即して滞在・購買機会を創出し、施設全体の収益性と持続性を支えます。
温浴施設	
屋内遊戯施設	
産業体験施設	

(2) 配置計画（機能配置の考え方）

本章(1)で定義した「基本機能」と「連携機能」を敷地内へ効果的に展開するためのゾーニングを検討します。

配置計画においては、滑走路隣接地という空間資源を最大限に活用し、来訪者が圧倒的な臨場感と開放感を享受できる環境の創出が重要となります。併せて、多世代が交差する回遊性の向上、駐車場・トイレ等の 24 時間運営に伴う管理効率の最適化が求められます。ここでは、機能配置の考え方が異なる複数の案を比較・検証し、最適案を導き出します。

ア 機能群（ゾーン）の整理

<インフラ機能群ゾーン（約 2.5ha）>

駐車場、トイレ、ターミナル（イベント広場）など

<基本機能群ゾーン（約 1.0ha）>

観光案内・情報発信施設、文化体験施設、屋内テラス、地産レストラン、地域特産物販売所、産業ショールーム、管理事務所、附帯施設、屋外広場 など

<連携機能群ゾーン（約 1.0ha）>

宿泊施設、温浴施設、屋内遊戯施設、産業体験施設などを想定

イ 複数の配置案の整理

図表 4-4 配置計画の比較検討

	Aパターン	Bパターン
配置イメージ		
インフラゾーンへの 進入路	南側(県道側)は交通量が多く、かつ中央分離帯があるため、西側(区画道路側)からのアクセスを前提とする。	
配置パターン	南側(県道側)にインフラゾーンを配置し、北側(滑走路側)に基本機能・連携機能を配置。 基本機能と連携機能を明確に区分したパターン。	南側(県道側)にインフラゾーンを配置し、北側(滑走路側)に基本機能・連携機能を配置。 中心に基本機能を置き、それを取り囲むように連携機能を配置したパターン。
滑走路との連携	北側全幅を施設やスカイパークに充てられるため、滑走路のダイナミズムを全エリアで享受可能。	北側全幅を施設やスカイパークに充てられるため、滑走路のダイナミズムを全エリアで享受可能。
機能間の連携と 回遊性	目的別にゾーンが並び、利用者の属性に応じた移動や駐車利用が容易。	機能の連携に期待ができる一方で、滞留と通過が混在する懸念がある。
産業の魅力可視化	基本機能ゾーンを滑走路側かつ中央寄りに配置できるため、スカイパークを訪れる観光客の動線上にショールームを組み込める。	基本機能ゾーンを滑走路側かつ中央寄りに配置できるため、スカイパークを訪れる観光客の動線上にショールームを組み込める。
民間提案性	連携機能がまとまった土地として独立しているため、民間事業者がホテルや温泉施設の独自ブランド・世界観を構築しやすい。	基本機能を支える機能の誘導は期待できるが、連携機能の建物配置の制限が大きく、独立性を保ちにくい。また、連携機能部分の収益性の確保に懸念が残る。

	Cパターン	Dパターン
配置イメージ		
インフラゾーンへの 進入路	南側(県道側)は交通量が多く、かつ中央分離帯があるため、西側(区画道路側)からのアクセスを前提とする。	
配置パターン	南側(県道側)にインフラゾーンを配置し、北側(滑走路側)に基本機能・連携機能を配置。 基本機能と連携機能を明確に区分したパターン。	南側(県道側)にインフラゾーンを配置し、北側(滑走路側)に基本機能・連携機能を配置。 中心に基本機能を置き、それを取り囲むように連携機能を配置したパターン。
滑走路との連携	北西角がインフラゾーンとなり、空港隣接地のポテンシャルを十分に生かせない。また、基本機能は滑走路との連携が皆無となる。	北西角がインフラゾーンとなり、空港隣接地のポテンシャルを十分に生かせない。
機能間の連携と 回遊性	目的別にゾーンが並び、利用者の属性に応じた移動や駐車利用が容易。	機能の連携に期待ができる一方で、滞留と通過が混在する懸念がある。
産業の魅力可視化	滑走路のポテンシャルを生かした機能とショールーム機能の連携に期待が持てず、産業発信力が弱まる懸念がある。	滑走路のポテンシャルを生かした機能とショールーム機能の連携に期待が持てず、産業発信力が弱まる懸念がある。
民間提案性	連携機能がまとまった土地として独立しているため、民間事業者がホテルや温泉施設の独自ブランド・世界観を構築しやすい。	基本機能を支える機能の誘導は期待できるが、連携機能の建物配置の制限が大きく、独立性を保ちにくい。また、連携機能部分の収益性の確保に懸念が残る。

ウ 最適案の選定理由

本章(2)イの比較検討より、A案が空港隣接地という貴重な立地特性を最大限に生かしつつ、基本機能と連携機能の価値最大化において最も優れていると考えられます。選定の主な理由は以下の2点ですが、これらの配置計画については、民間事業者の意向を確認し、さらなる精査を図る予定です。

(ア) 景観資産の価値最大化と「スカイパーク」の広域展開

本計画地における最大の付加価値は「北側(滑走路側)の圧倒的な臨場感」にあります。A案は、北側境界の全幅を「基本機能」「連携機能」に充てることで、どの施設からも等しく空港のダイナミズムを享受できる構成となります。これは施設のブランディングにおいて極めて大きな優位性を持つと考えられます。

(イ) 民間事業者の投資意欲を誘発する「事業境界」の明確化

民間事業者のノウハウや自由なアイデアを期待する「連携機能」において、民間事業者は安定した収益環境と、自らのブランド価値を構築できる独立性を重視すると考えます。A案では、基本機能と連携機能を明確に区分することで、独自の動線計画が可能となることから、連携機能の提案自由度が高まり、公募時において、より質の高い提案を誘発することが期待されます。なお、具体的な区画の範囲や規模については、民間事業者の意見を踏まえ、最適な境界を検討していきます。

5章 事業スキームの整理

4章において、本施設の「基本機能」と「連携機能」を整理し、事業構造の骨格を定義しました。本章では、これら多角的な機能の社会実装に向けて、業務内容および発注方式等の事業スキームについて整理します。

(1) 役割分担を検討する業務内容

官民の役割分担を検討する業務内容は以下のとおりです。

導入機能ごとの整備・管理運営に係る費用負担および実施主体については、民間事業者のノウハウの活用や事業の持続性の観点などから、継続的な民間事業者との対話を実施した上で、今後検討します。

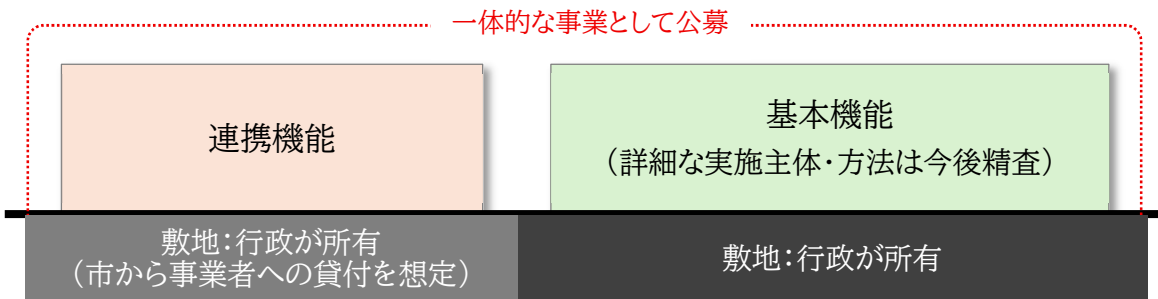
図表5-1 役割分担を検討する業務内容

項目	内容
設計・工事監理	施設・屋外広場等の基本設計、実施設計、外構等設計、工事監理 他
建設	施設・屋外広場等の建設、外構等の建設 他
開業準備	開業準備支援(従業員訓練・リハーサル)、広報・宣伝活動 他
維持管理	施設・外構の修繕、保守管理(点検)、清掃、警備、駐車場管理 他
運営	施設の管理運営(案内・受付・販売等)、災害発生時の支援 他

(2) 事業実施イメージ

本章(1)の業務内容を踏まえた、本事業の実施イメージは以下のとおりです。

民間のノウハウを最大限活用し、効率的かつ利便性の高い施設とするため、基本機能および連携機能の整備・運営は一体的な事業として公募することを想定しています。また、本事業の計画地は行政が所有しますが、連携機能部分の計画地は、市から民間事業者へ貸し付けることを想定しています。



図表 5-2 事業の実施イメージ

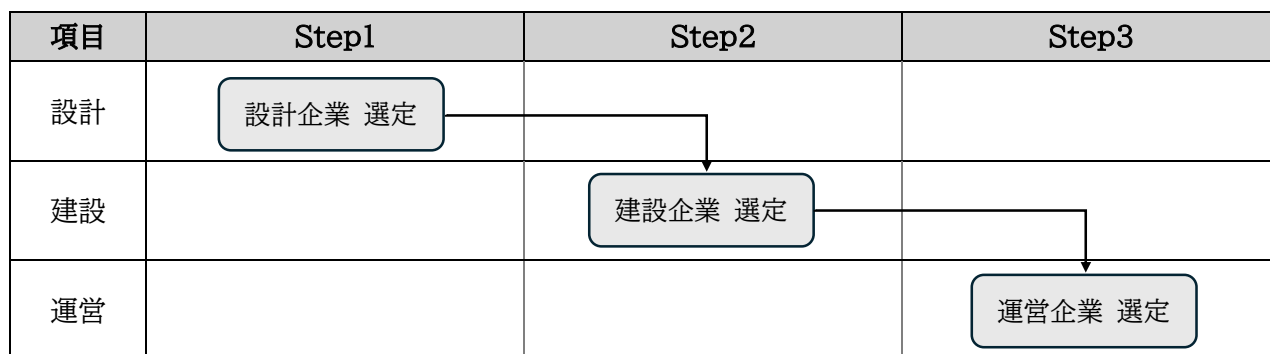
(3) 発注方式の整理

公共施設の整備にあたっては、設計・建設・維持管理・運営を「分離発注」する従来方式のほか、施設を設計する前に運営事業者を決定し、そのノウハウを設計計画に反映させる「運営先行発注」方式や、設計から運営までを一括して民間に委託する「建設・運営一括発注」方式があります。

以下に本事業への適用が想定される発注方式の概要を示します。また、次ページに発注方式ごとの事業者選定の流れを示します。

図表 5-3 想定される発注方式の概要

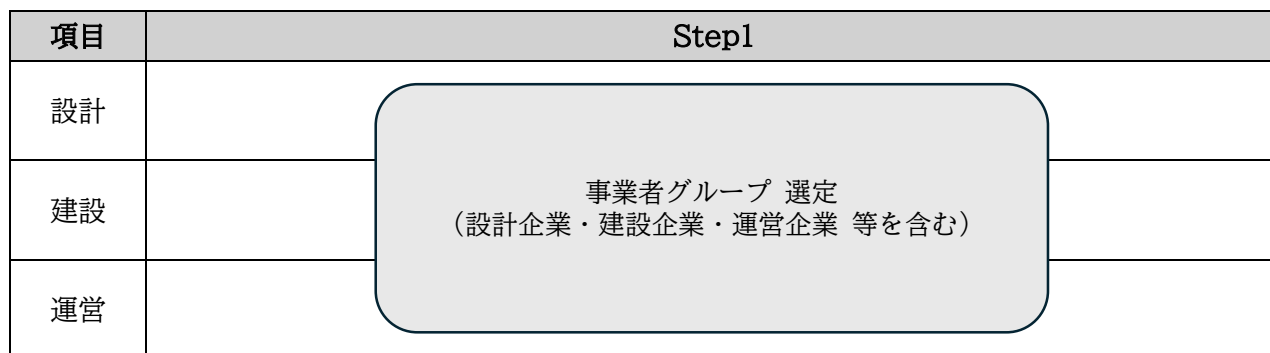
項目	分離発注	運営先行発注	建設・運営一括発注
概要	設計、建設、維持管理、運営の各段階を個別に発注する方式	施設を設計する前に運営事業者を決定し、そのノウハウを設計計画に反映させる方式	設計から運営までを一括して民間に委託する方式
特徴	行政が全ての工程で直接指示を出し、事業をコントロールするため、手続きが透明で、行政の意向を細部まで反映しやすい。一方で、仕様発注となるため、民間特有の効率的なアイデアは反映されにくい。	運営事業者の意見を設計計画に反映できるため、「整備した施設が使いにくい」というミスマッチを防げる。また、集客力を最大化できることから、商業施設としての収益性を確保することができる。	民間の資金と技術を最大限に活用でき、行政のリスクや事務負担を大幅に軽減できる。建設費だけでなく、将来の修繕費や運営費まで含めた「施設の一生にかかる総費用(LCC:ライフサイクルコスト)」の最小化を図る。
事業方式の具体例	<ul style="list-style-type: none"> 従来方式+直営(行政自ら運営) 従来方式+指定管理者制度(運営のみ民間へ委託) 	<ul style="list-style-type: none"> D+O方式: 先行して設計(Design)と運営(Operate)を連携させ、建設は後に別途発注する方式。 EOI方式: 設計・建設に先立ち、運営者を先行選定し、企画段階から関与させる方式。 	<ul style="list-style-type: none"> DBO方式: 設計・建設・運営を一括発注し、資金は行政が調達する方式。 PFI方式(BTO、BOTなど): 民間の資金を活用し、設計から運営までを長期間の契約で委ねる方式。



図表 5-4 分離発注方式の事業者選定の流れ



図表 5-5 運営先行発注方式の事業者選定の流れ



図表 5-6 建設・運営一括発注方式の事業者選定の流れ

(4) 発注方式の比較

次ページに、本事業における発注方式の特徴を、事業費、官民のリスク分担、民間ノウハウの活用、地元企業の参画の観点から整理しました。詳細な発注方式の比較と評価については、継続的な民間事業者との対話を実施した上で、今後検討します。

図表 5-7 各発注方式の比較

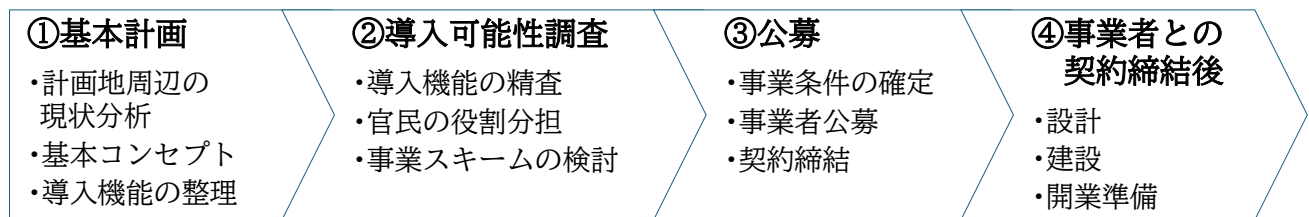
比較項目	分離発注	運営先行発注	建設・運営一括発注
事業費に関すること	<ul style="list-style-type: none"> 設計・建設・維持管理・運営の分離発注のため、民間事業者のノウハウや創意工夫によるコスト削減効果は発揮されにくい。 一方で、仕様を定めての発注となるためコストコントロールは行いやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 運営事業者と効率的な施設設計を協議できるため、諸室構成に無駄がなくなるなど、民間事業者のノウハウや創意工夫によるコスト削減が期待できる。 一方で、運営事業者の提案内容を踏まえて施設計画の再検討を行うため、過剰な施設性能による建設費の上昇など、コストコントロールが難しいことが懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> 設計・建設・維持管理・運営の一括発注により、全期間を通じた総事業費(LCC)の最小化が期待できる。 入札時に事業全体の価格上限を定めるため、後続工程での予期せぬ予算膨張を抑制し、財政計画の安定化を図ることが可能である。
官民のリスク分担に関すること	<ul style="list-style-type: none"> 行政が設計から運営まで全工程に責任を持つため、集客不足や施設トラブル等のリスクの大部分を負うことになる。 指定管理者制度の場合、民間は契約範囲内でのみ責任を負うため、想定外の事態が発生した際の負担は行政が負うことが想定される。 	<ul style="list-style-type: none"> 運営リスクを民間負担、施設リスクを行政負担と分けることで、官民双方が得意領域のリスク管理に集中できる。 ただし、施設の仕様起因する運営上の不具合など、物理的瑕疵と運営上の責任の境界について、事前の詳細な合意形成が必要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 不可抗力を除き、建設費高騰、事業遅延、維持管理上の不具合など、広範なリスクを民間事業者に移転する。単一のコンソーシアムが全責任を負うため、官民の責任境界が極めて明確であり、トラブル発生時の行政側の対応コストを最小化できる。
民間ノウハウの活用に関すること	<ul style="list-style-type: none"> 行政が決めた仕様(ルール)に基づいて業務を行うため、民間の創意工夫が入り込む余地は少ない。 また、仕様等の決定について前例踏襲になりやすく、変化の激しい商業施設としての魅力や競争力を維持することが難しいことが想定される。 	<ul style="list-style-type: none"> 運営事業者が主導して施設計画を策定できる。 客動線、売場構成、バックヤードの効率性など、稼ぐためのノウハウが設計の隅々にまで反映されるため、他の方式と比べて高い収益性と集客力が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 設計・建設・維持管理・運営を一体的に行うインセンティブにより、効率的かつ低コストで維持できる施設づくりが期待できる。 運営者の要求を建設コストや維持管理の容易性と比較しながら最適解を導き出せるため、事業全期間におけるコストパフォーマンスの最大化が期待できる。
地元企業の参画に関すること	<ul style="list-style-type: none"> 工事や業務を細分化して発注できるため、制限付競争入札の活用などにより、地元の建設業者や管理会社が直接参画しやすい。 地域経済への直接的な還元効果が見込みやすいことも想定される。 	<ul style="list-style-type: none"> 運営者と建設業者を分けて選定できるため、例えば運営は専門ノウハウを持つ広域企業を選定し、設計・建設は地元の建設業者が直接参画しやすい入札方式とするといった柔軟な組み合わせが可能となる。 地域特性と専門性の両立を図りやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 高度なマネジメント能力や資金力が求められるため、実績豊富な大手企業が有利になりやすい。 地元の小規模事業者が単独で参画することは難しく、大手とのコンソーシアム(連合体)形成などの工夫が必要となる。

6章 事業推進に向けたロードマップ

本計画では、本施設に期待される役割を踏まえて、基本コンセプトと導入機能を整理しました。今後は、令和13年度の供用開始を目指し、以下の手順で本事業を進めていきます。なお、供用開始時期は現時点の想定であるため、変更する可能性があります。

図表6-1 事業推進に向けたロードマップ

段階	令和8年 (2026年)度	令和9年 (2027年)度	令和10年 (2028年)度	令和11年 (2029年)度	令和12年 (2030年)度	令和13年 (2031年)度
基本計画	①					
導入可能性調査		②				
公募			③			
事業者との契約締結後				④		供用開始



図表6-2 各段階での実施内容

今後、基本コンセプトを実現していくために、持続可能な施設運営の事業化に向けた準備が必要となります。そのためには、継続的な民間事業者との対話を実施した上で、導入機能の精査と事業範囲(事業で実施する業務内容)および官民のリスク分担、契約形態等について、より詳細な検討を行い事業条件の具体化を進めます。

加えて、本事業を持続可能なものにするためには、行政や民間事業者だけではなく、地域の参画促進や意識醸成に向けた取り組みも必要です。市内関係事業者等との合意形成も図りながら、地域活性化施設の整備を目指します。