

平成22年度 第2回 新潟空港アクセス改善検討委員会

次 第

日 時 平成22年11月30日(火) 10:00~12:00
会 場 自治会館 201会議室

1. 開 会

2. あいさつ

3. 議 事

(1) 短期的取組について(空港リムジンバス)

- ・利用状況と改善の取組
- ・空港リムジンバスの自主運行計画

(2) 中・長期的取組について

- ・空港アクセス構想の取組について

(3) その他

- ・新潟市における新たな交通システム検討状況

4. 閉 会

配布資料:

- ・次第
- ・出席者名簿
- ・配席表
- ・資料 1 空港リムジンバス利用状況と改善の取組
- ・資料 2 空港アクセス構想の取組について
- ・参考資料 新潟市における新たな交通システム検討状況

平成 22 年度 第 2 回新潟空港アクセス改善検討委員会
(出席者名簿)

平成 22 年 11 月 30 日(火)10:00~12:00

(順不同、敬称略)

区 分	所 属 等	氏 名	備 考
学識経験者	長岡技術科学大学 環境・建設系 教授	中出 文平	
	新潟大学大学院 自然科学研究科 教授	谷藤 克也	
	新潟大学経済学部 准教授	大串 葉子	欠席
経済界	新潟商工会議所 政策委員長	内山 節夫	
	財団法人新潟経済社会リサーチ センター 調査部長	梅崎 治夫	
マスコミ	新潟日報社 編集室編集委員	鈴木 聖二	
利用者代表	社団法人日本旅行業協会 関東支部 新潟地区会長	小林 博	欠席
	明和工業株式会社 代表取締役社長	関根 繁明	
	シャープ新潟電子工業株式会社 常務取締役	大塚 耕栄	
航空サイド	エアラインズ・アソシエーション・ 新潟(AAN) 会長	柳瀬 泰晴	

出席 8 名

平成22年度第2回新潟空港アクセス改善検討委員会

配席表

- ※ 五十音順
- ※ 欠席 大串委員
小林委員

中出委員長

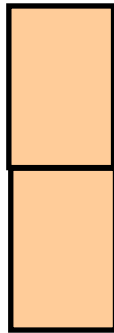
○



内山委員 ○

鈴木委員 ○

大塚委員 ○

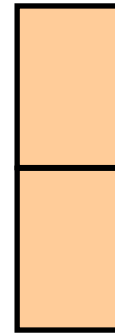


○ 谷藤委員

○ 梅崎委員

○ 関根委員

○ 柳瀬委員



事務局

説明員

司会

鈴木

中川

幸田

高橋

坂井
局長

杉野
副局長

杉山
課長

○

○

○

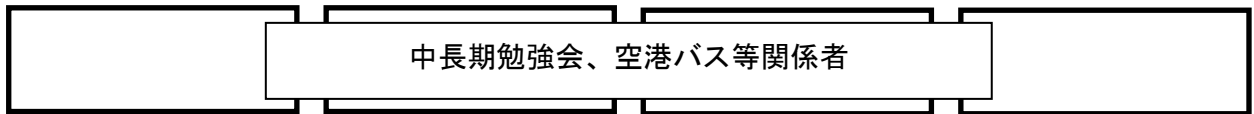
○

○

○

○

○



○

○

○

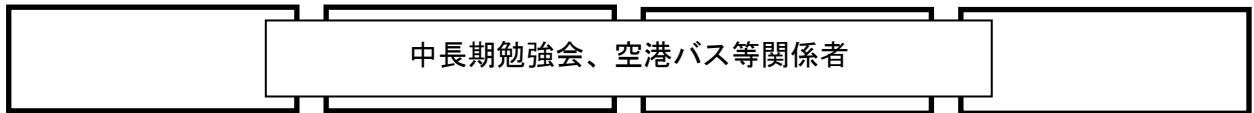
○

○

○

○

○



○

○

○

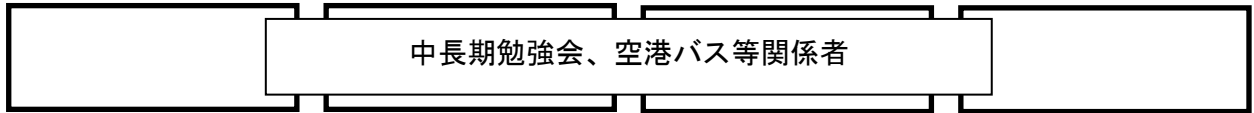
○

○

○

○

○



○

○

○

○

○

○

○

○

入口

事務局

戸田 佐藤

○

○

空港リムジンバス利用状況と改善の取組

1 利用者状況【H22.4月～9月】（カッコ内はH21年度同期間比）

○バス利用者数 96,602人（▲6,444人：▲6.3%）

○バス利用率 19.2%（▲1.2%）

(人：日平均)	22年度(4-9月)	21年度(4-9月)	増減
新潟空港利用者数	2,752	2,760	▲8
空港バス利用者数	528	563	▲35
バス利用率(機関分担率)	19.2%	20.4%	▲1.2%

*新潟空港利用者数：航空会社提供データ（参考）平成19年度（概ね30分間隔）16.2%

*空港バス利用者数：新潟交通集計データ

2 22年度のこれまでの取組

○利用者アンケートにおける意見に基づく改善を実施

・南口バス停にベンチを設置（H22.10月）



◆拠点間交通と都市内交通との役割分担

- ・拠点間交通構想となる空港アクセス構想は、広域自治体である新潟県で担う。
- ・新潟市内における都市内交通は、政令市の新潟市で担う。
- ・臨港貨物線活用案(LRT案)では、まちづくりと一体となった検討が求められており、県と市で連携し検討を図る。

◆事業化にむけた事業内容の絞り込み

- ・現実の旅客数を踏まえた事業内容の検討が必要。

〈参考:過去の新幹線案調査結果〉

- ・現在の空港利用者のうち新幹線利用者 1日約300人程度(H19県調査等から推計)
- ・12両フルタイプ(東京直行) 高架100% 事業費410億円(工事費380億円、車両費30億円)
- ・4両ミニタイプ(新潟乗換) 高架 75% 事業費360億円(工事費320億円、車両費40億円)

◎一部盛土方式とすれば事業費の低減可能性有り

◆民間資金の導入促進

- ・民間資金の導入により出資金を増やし、採算性を向上させることが可能。
(仙台空港鉄道の事例では、初期費用(299億円)の約1/2を借入金に依存しており、運営を圧迫している。)

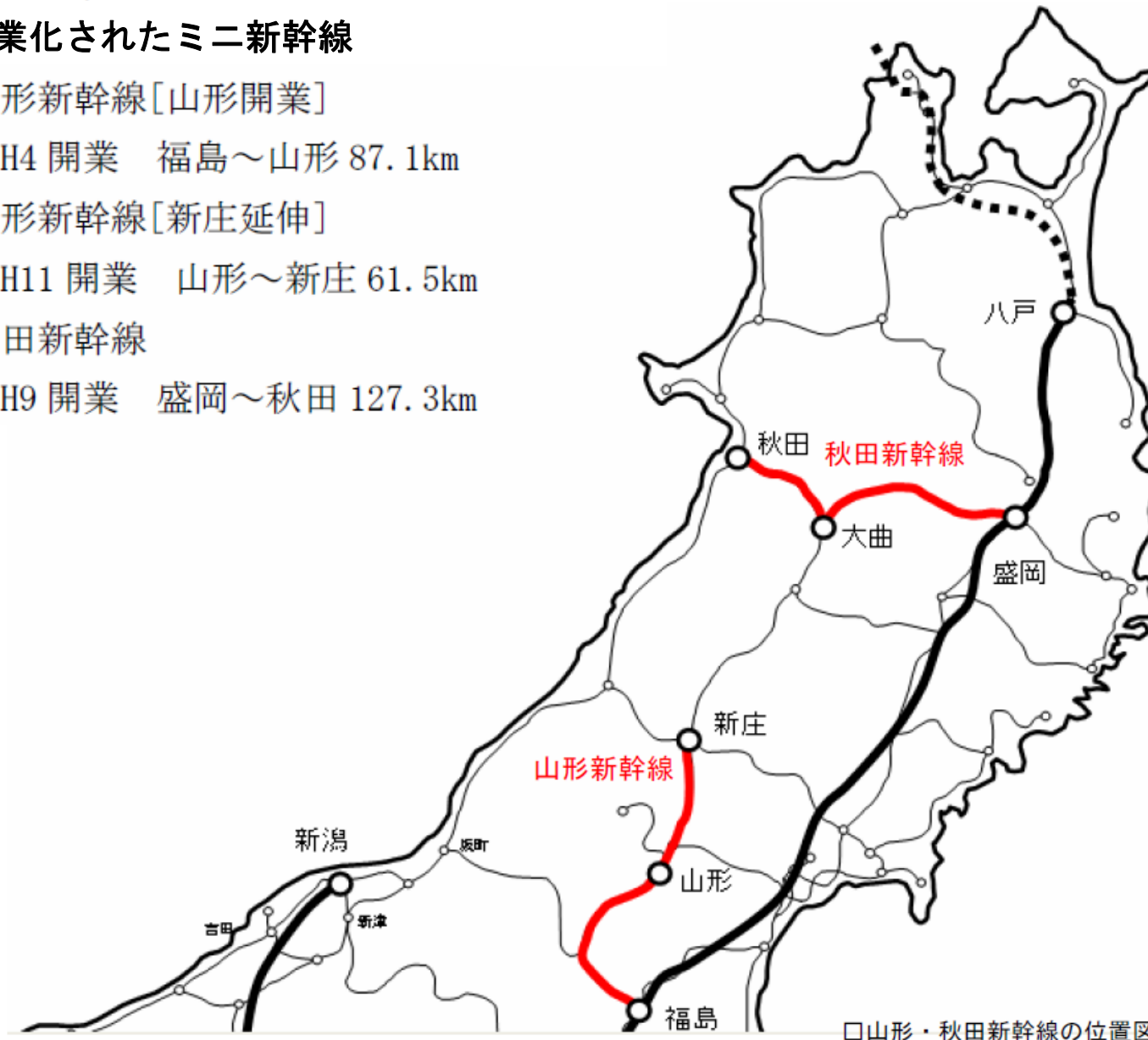
◆利用人口を増やす取組促進

- ・空港、鉄道、港湾などの拠点が一体となったシームレスな移動ルートを構築することで、利用者の拡大を図ることが可能となる。
- ・仙台空港鉄道の事例のように、沿線開発やまちづくりと併せた計画も検討すべきである。
- ・空港利用者のみならず、例えば大規模イベントの誘致など人が集まる仕掛けづくりも大切である。
- ・新潟空港の優位性をPRし関東圏利用者等の拡大を図ることが必要。

先行事例にみる事業スキーム

◆ 事業化されたミニ新幹線

- ・ 山形新幹線[山形開業]
H4 開業 福島～山形 87.1km
- ・ 山形新幹線[新庄延伸]
H11 開業 山形～新庄 61.5km
- ・ 秋田新幹線
H9 開業 盛岡～秋田 127.3km



山形新幹線における事業スキーム①

第三セクターによる整備

出典：「山形県の鉄道輸送」（H21.3 山形県鉄道利用・整備強化促進期成同盟会）

◆ 山形新幹線の事業スキーム（１）

○整備主体 山形ジェイアール直行特急保有（株）

○運営主体 東日本旅客鉄道（株）

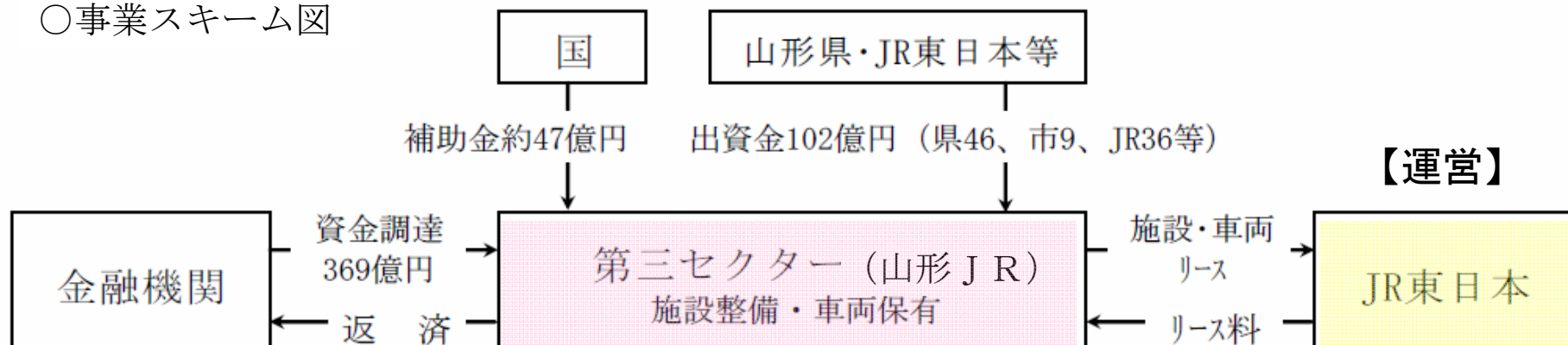
○区 間 福島－山形（87.1km）

○事業費 520億円（地上工事費318億円、車両費202億円）
（他に、平成7年度車両増設に伴う追加出資は含まない）

○財源内訳 国補助金47億円、出資金102億円[県46,市9,JR等36]、借入金369億円
（端数処理の関係で、合計不一致）

1988(S63.5) 会社設立
1992(H4.7) 営業開始
2006(H18.3) 車両の減価償却終了
2008(H20.12) JR東日本所有の新車両運行開始
2010(H22.4) 山形JR所有の車両運行終了

○事業スキーム図



（参考） 借入金の返済原資：JRからの「つばさ」車両リース料、施設使用料

山形新幹線における事業スキーム②

地元による資金調達

◆ 山形新幹線の事業スキーム（2）

出典：「山形県の鉄道輸送」（H21.3 山形県鉄道利用・整備強化促進期成同盟会）

○整備・運営主体 東日本旅客鉄道（株）

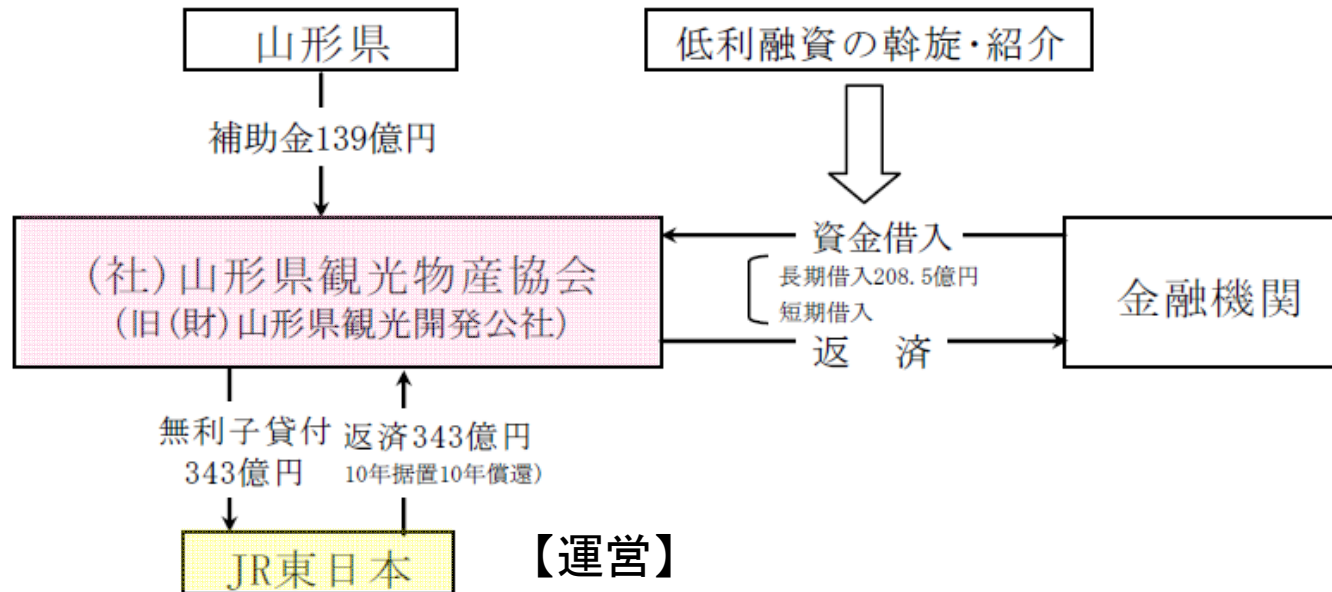
○区 間 山形－新庄（61.5km）

○事業費 343億円（地上工事費278億円、車両費65億円）

○財源内訳 県補助金139億円、借入金208億円

（端数処理の関係で、合計不一致）

○事業スキーム図



（参考） 借入金の返済：平成22年度より返済開始、31年度完済予定
（JRから協会に対する返済は平成20年度開始）

秋田新幹線における事業スキーム

整備主体の分割

◆ 秋田新幹線の事業スキーム

(関係機関からの聞き取りにより、新潟県交通政策課が作成)

○整備主体 地上設備：日本鉄道建設公団、車両：秋田新幹線車両保有(株)

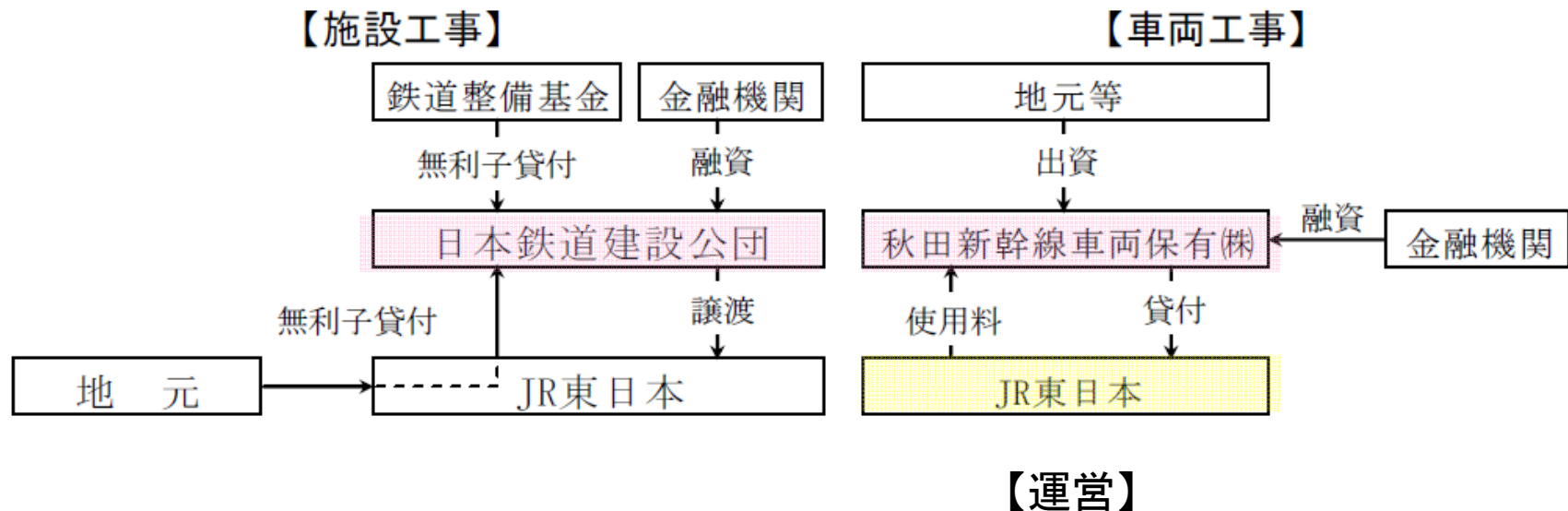
○運営主体 東日本旅客鉄道 (株)

○区 間 盛岡－秋田 (127.3km)

○事業費 917億円
(地上工事費607億円、車両費310億円)

1995(H7.5) 会社設立
1997(H9.3) 営業開始
2010(H22.3) 車両リース契約満了により解散
・所有車両(80両)は、JR東日本に売却
・県出資金115億は、全額県に返還

○事業スキーム図



民間資金を呼び込むための新たな方策

◆ 外資も含めた民間資金導入の可能性

- 公共インフラへの民間資金の呼び込みを可能とする投資スキームを検討
- 豊富な外国資金を導入することで、借入金に頼らない運営が可能となる
- 現在検討されている郵政資金によるインフラ整備への活用の検討

◆ 国の動き <国土交通省「新たなPPP/PFI事業」提案募集 H22年8月>

- 民間資金の活用拡大のため、新たなPPP/PFI制度の構築を目指す。
- 新たなPPP/PFI事業の案件形成のため、国が事業提案者とともに制度的な課題と対応策等について検討

22年度 : 自治体・企業から新制度を前提とした提案を募集
新たなPPP/PFI制度(共通制度、公物管理制度、税制)の実現を推進
23年度～ : 案件形成の支援を行うとともに、更なる制度改正を検討

◆ 空港アクセスへの適用の可能性が考えられるもの

① コンセッション方式の導入を目指すもの

- ・民間事業者へ施設の所有権を移転せず、インフラの事業運営や開発に関する権利を長期間にわたって付与する方式(いわゆる上下分離方式)
- ・例えば、既存の公共インフラを自治体が所有したまま、その運営権のみを付与するもの。

② 新しい投資スキームの導入を目指すもの

- ・インフラファンドの造成を伴うスキーム、PPP/PFI事業の投資持分の第三者売却を認めるスキーム等

③ その他

- ・PPP/PFI事業に取り組む地方自治体に対する公的な支援機関の創設

厳しい財政状況の中で民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本の新規投資及び維持管理を着実に進めていくため、新たなPPP/PFI制度の構築を図るとともに、PPP/PFIの活用を推進する。

1. PPP/PFI推進のための制度面の改善

- ①コンセッション方式の導入 : 施設所有権は官が保有、事業実施権限の財産権化
- ②PFI促進税制の改善 : 事業権の税法上の償却 等
- ③公務員の民間(PPP/PFI事業者)への出向を円滑化
- ④PPP/PFI事業に適合した調達手続きの設定 : インフラファンドの組成 等
- ⑤PPP/PFI支援機関の創設 : 地方自治体に対する公的な支援機関の創設 等
- ⑥公有物管理権の民間への部分開放の実現 : 権限・業務範囲の拡大、既存法制度の特例措置 等

2. PPP/PFIの重点分野とプロジェクトの実施

空港

鉄道

港湾

道路

下水道

- ①空港・鉄道 : コンセッション方式の活用
- ②港湾 : 港湾経営の民営化
- ③道路 : 老朽化したインフラへの対応、道路空間のオープン化
- ④水ビジネス : 先端的民間技術の活用
- ⑤その他 : 河川空間のオープン化、都市公園における民間事業者の活用 等

◆PPP(プライベート・パブリック・パートナーシップ)

官と民がパートナーを組んで事業を行うという、新しい官民形態の形であり、水道やガス、交通など、従来地方自治体が公営で行ってきた事業に民間事業者が事業の計画段階から参加して、設備は官が保有したまま、設備投資や運営を民間事業者に任せる民間委託などを含む手法を指す。
(事業運営権のみの付与も想定)

◆PFI(プライベート・ファイナンス・イニシアチブ)

国や地方自治体が基本的な事業計画をつくり、資金やノウハウを提供する民間事業者を入札などで募り、一括発注や長期契約により、従来型公共事業と比べコスト縮減が可能となる方法を指す。
※「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(PFI法) H11年7月」

PPP(公民連携)

①公共サービス型

公共サービスの一部または全部を民間に委ねるもの

・PFI

長岡屋内プール、緑風園等

・指定管理者制度

朱鷺メッセ、ビックスワン 等

・業務委託

・民営化

臨海水道企業団 等

・その他

②公共資産活用型

公有地・公有建物を売却または賃貸し民間が事業を実施するもの

・売却型

新潟県王子会館 等

・賃貸型

新潟県旧副知事公舎 等

・公有建物の利活用

廃校利用、旧市町村施設 等
(旧塩沢町議場:ヤマト運輸)

・ネーミングライツ

県立野球場 等

③規制・誘導型

官が条例等の規制緩和や助成などにより民間の行動を誘導するもの

・企業誘致

助成金 等

・まちづくり

・景観・環境

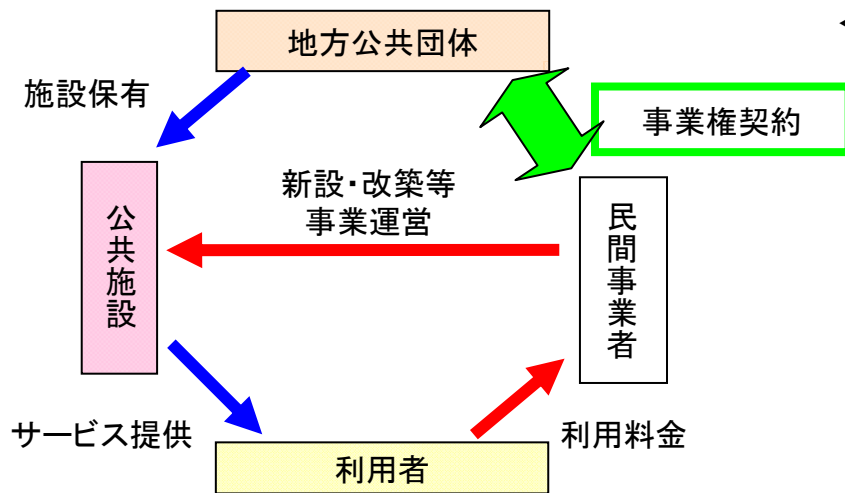
景観条例、地区計画 等

・市民参加

コンセッション方式とインフラファンド

◆コンセッション方式

民間事業者に施設の所有権を移転せず、インフラの事業運営に関する権利(事業権)を長期間にわたって付与するPPP/PFI事業の方式



<主なメリット>

対民間

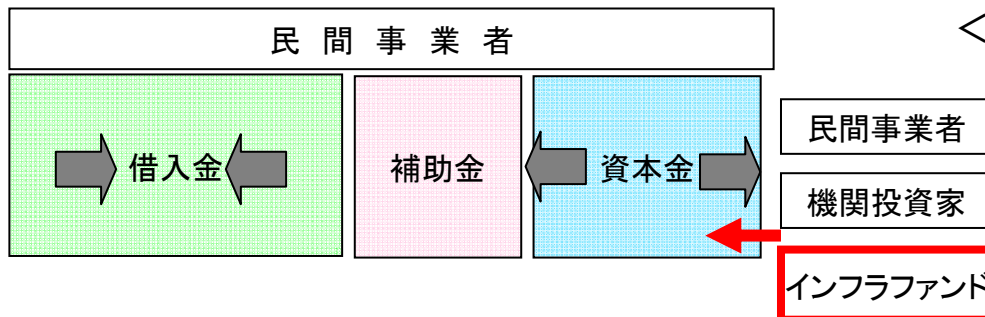
- 固定資産税等の課税が発生しない。
- 担保権の設定や税制上の償却が可能
(財産権として認められた場合)

対公共

- 施設を保有しているため、事業継続の支障等発生時の対応が容易
- 事業開始時点で事業権の売却収入を得る可能性
(既存事業を対象とするコンセッション等)

◆インフラファンド

公共インフラに特化したファンド組成し、資金調達の確保を容易にするもの
(公共事業はリターンが少ないため、民間資金調達のインセンティブが薄い)



<主なメリット>

- 民間出資等の底支え

- ・資本金の民間出資を促し、資金確保を容易に
- ・資本金の増による、借入金の縮減

新潟市・新たな交通システム導入検討について

平成21年度の検討結果をベースとして、本年度は必要な補足作業・検証を行いながら、新潟市にふさわしい新たな交通システムについて導入方向性の提示に向け検討を進める。

○ 平成21年度の検討結果

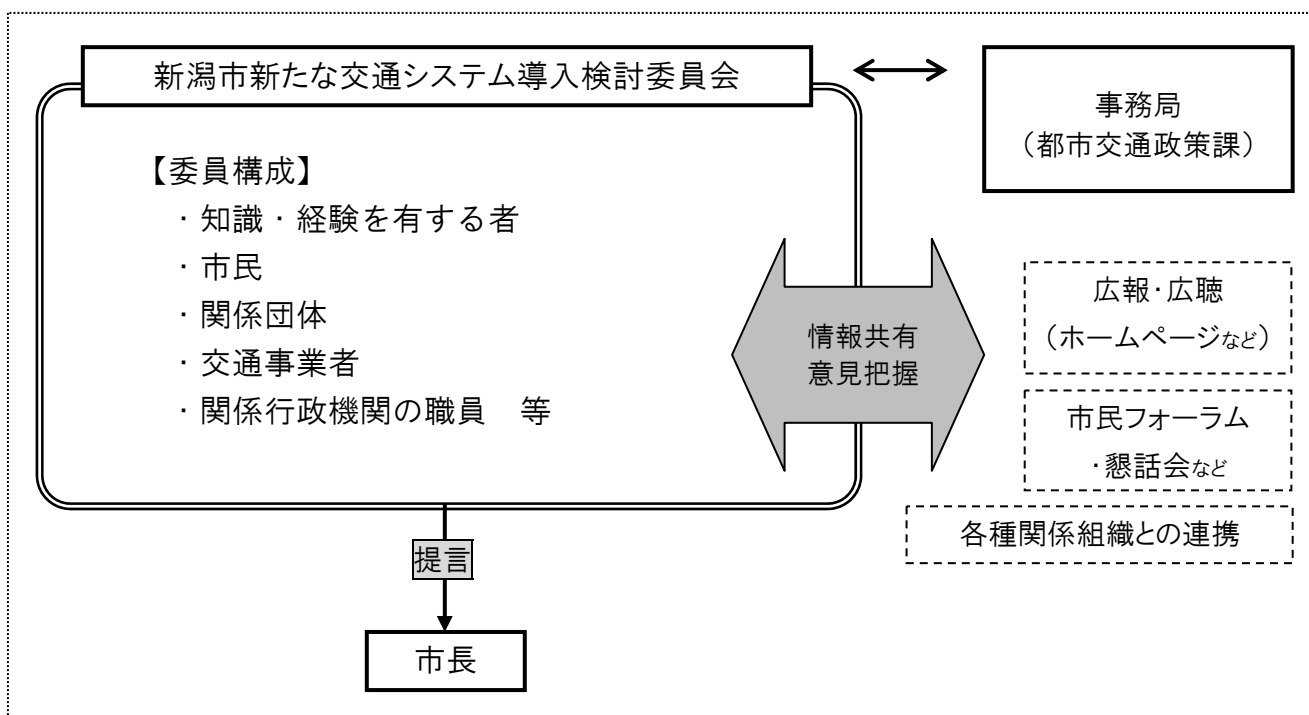
新たな交通システムとして、BRT、LRT、小型モノレールの3つのシステムを対象とし、需要予測、概算事業費、事業収支、まちづくりへの導入効果等を整理し、各システムの評価対象項目の整理を行った。

○ 検討内容

新たな交通システムの導入方向性の提示に向けて、新潟市にふさわしい新たな交通システムの絞り込みやルートなどを多角的な視点から検討する。

◆ 検討体制

以下の体制で検討を行う。(4回程度)



◆ 経過

- ・ H22. 8. 26 第1回委員会
(基幹公共交通軸の確認, 新たな交通システムの必要性の整理, H21年度調査概要の報告など)
- ・ H22. 10. 26 第2回委員会
(新たな交通システムに関する意見発表, 評価視点および指標の検討など)

◆ 今後の予定

- ・ H22. 12. 21 第3回委員会 (評価指標に沿った評価(案)について)