

新潟県公民協働プロジェクト検討プラットフォーム 御中

## 他県等の先行事例のご紹介

2019年10月16日

# 1. 空港コンセッション



1. 空港コンセッション

## 各空港の進捗状況・今後のスケジュール（予定）

仙台、関空・伊丹、高松、神戸、静岡、福岡で民間による事業運営が開始され、今後は、熊本・北海道内空港・広島等の運営委託が予定されている。

	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度 (R1年度)	R2年度	R3年度
仙台空港	事業開始 (H28.7~)	→				
関西国際空港（関空） 大阪国際空港（伊丹）	事業開始 (H28.4~)	→				
高松空港	公募手続	選定・引継	事業開始 (H30.4~)	→		
神戸空港	公募手続	選定・引継	事業開始 (H30.4~)	→		
福岡空港	MS スキーム検討	公募手続	選定・引継	事業開始予定 (H31.4~)	→	
富士山静岡空港	MS スキーム検討	公募手続	選定・引継	事業開始予定 (H31.4~)	→	
北海道内空港	基礎調査	MS スキーム検討	公募手続	選定・引継	事業開始予定 (R2年度)	→
熊本空港		MS スキーム検討	公募手続	選定・引継	事業開始予定 (R2.4頃)	→
広島空港		基礎調査	MS スキーム検討	公募手続	選定・引継	事業開始予定 (R3.4頃)

(\*) MS：マーケットサウンディング

1. 空港コンセッション

# 高松空港（事業開始後の状況）

高松空港は、平成30（2018）年4月より民間による事業運営を開始して以降、エアライン誘致、空港の利用促進、空港を起点とした地域の魅力向上、交通アクセスの充実などの施策に取り組み、旅客数を伸ばしている。

### 【ラウンジ】

出発まで快適に楽しめる空間づくり



### 【フードコート】

グリーンエリア内の商業スペースの拡大



### 【ターミナル】

空港キャパシティの拡充



（高松空港マスタープラン）

	2017年度 （実績）	2018年度 （実績）	2019年度 （目標）
<b>旅客数</b>	200 万人	209 万人	<b>222 万人</b>
<b>国内</b>	170 万人	177 万人	<b>186 万人</b>
<b>国際</b>	30 万人	32 万人	<b>36 万人</b>
<b>取扱貨物量</b>	0.6 万トン	0.6 万トン	<b>0.7 万トン</b>

（高松空港エアライン誘致等協議会資料よりEY作成）

1. 2018年度の振り返り（主な施策・活動②）

利用促進・エアライン誘致への取り組みの具体例

高松空港を起点とする地域の魅力向上

- 隣県等と連携した数米家、香港、台湾向け広域周遊プロモーションへの取組
- 「NEOHENRO | 西国ネオ巡路」キャンペーン
- 高松空港を起点とする地域の魅力向上

1. 2018年度の振り返り（主な施策・活動①）

旅客利便性向上施策の具体例

エアライン誘致

- ソウル線デビュー（10月）、台北線デビュー（3月）
- エアライン誘致等協議会立ち上げ（6月）
- World Routes（9月）、Routes Asia（3月）での商談会
- エアライン誘致の成果：新規・増便、機材大型化、チャーター便の造成
- 航空会社と協議中。2019年09月にベトナムチャーター便運航が決定。
- ビジネス需要の把握を目的としたアンゲートの実施（11月）

高松空港の利用促進（受入稼働目標）

- ターミナルビルの利便性向上
- 観光案内係（4月）、免税店の拡張（4月）
- 国内線待合エリアの拡張・ソファの設置（4月）
- ホームページの多言語化（日本語含む5か国語）（5月）
- エアラインとの合同キャンペーン
- バスラッピングや懸垂幕によるPR
- 高松空港利用者のバスポート取得促進キャンペーン
- 税関の常駐化（7月）

民間化前（2017年冬期）

- 国内線 3路線112便/週
- 国際線 4路線20便/週

民間化後（2019年夏期）

- 国内線 3路線115便/週
- 国際線 4路線23便/週

インクリング「HELLO CYCLING」によるZUM振興

「WELCOMEマーク」の作成

高松駅（10月）

高松工（12月）

出口を拡設（8月）

来年始

ネット販売（10月）

（高松空港エアライン誘致等協議会資料）

# 北海道内空港

道内全体の発展・活性化に向けて、新千歳空港だけでなく道内にある複数の空港の連携・一体運営がカギとなった。

## 目指すべき将来像

### ブリストル空港 (英国)

空港民営化を契機として、

- ① LCC誘致に絞った戦略 (空港使用料の値下げ)
- ② 空港使用料を下げても採算の採れる空港経営 (駐車料金や小売販売等の非航空系収入を強化)
- ③ 地域内の学校への助成事業 (修学旅行、社会科見学、遊び場の設置等) などの地域戦略と一体となった運営

等により、多くのLCC誘致・利用者増を実現し、著しく成長。

### 戦略的な空港間連携のイメージ

各空港がバラバラにポートセールスを行い、ネットワークを生かし切れていない。



## 現状・課題および今後の対応

### 現状・課題

- 我が国の最大のゲートウェイである首都圏空港の容量が逼迫。
- 現状、訪日外国人の85%がゴールデンルートを含む特定の空港に集中。需要の分散を図るとともに、地方創生を推進する観点から、地方イン・地方アウトの流れを作ることが必要。その際、徹底したコスト削減を目指すLCCにとって、空港使用料等の低減は重要。
- グラウンド・ハンドリング要員の確保が難しいことや、不十分なCIQ機能が、受入環境面のボトルネック。
- チャーター便の個札販売の制限が画一的かつ複雑。

### 今後の対応

地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進に向け、以下の取組を実施。

- 複数空港の一体運営 (コンセッション等) の推進 (特に北海道)
- 地方空港の着陸料軽減を実施
- 首都圏空港の容量拡大 (羽田空港の飛行経路の見直し 等)
- 首都圏におけるビジネスジェットの受入環境の改善
- 地方空港のLCC・チャーター便の受入促進 (グラハン要員の機動的配置を可能にする基準の柔軟化、CIQ機能の強化、地方空港チャーター便の規制緩和、操縦士・整備士の養成・確保 等)
- コンセッション空港等における到着時免税店制度の研究・検討
- 新規誘致に係るJNTOの協働プロモーション支援

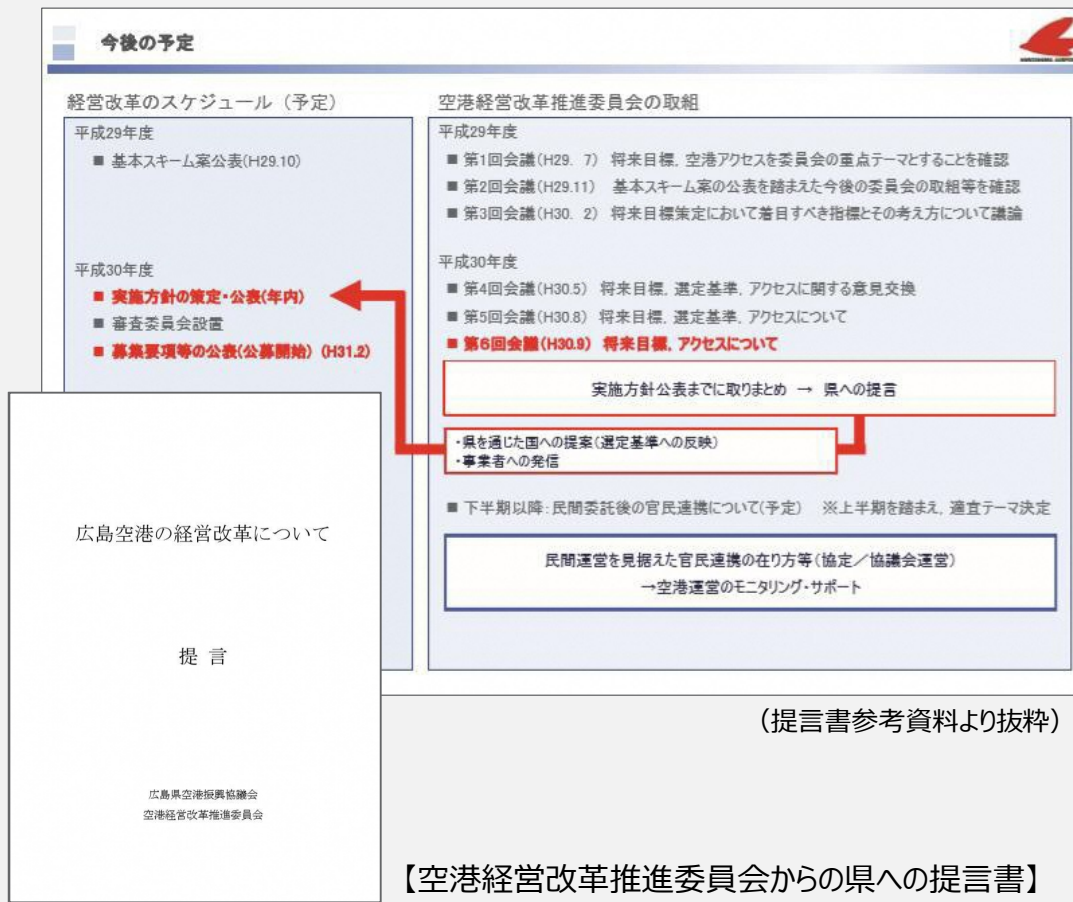
# 広島空港

官民で空港経営改革を推進するため、広島県空港振興協議会に「空港経営改革推進委員会」を設置し、**地域の機運醸成に向けた広島空港の将来目標等を官民で取りまとめ県へ提言された。**

【空港経営改革推進委員会 構成員】

区分	職名	氏名
委員長	広島商工会議所副会頭	廣田 亨
副委員長	広島県空港港湾部長	宮津 智文
委員	福山商工会議所会頭	林 克士
	尾道商工会議所会頭	福井 弘
	広島県商工会連合会専務理事	石井 正朗
	一社) 中国経済連合会常務理事	谷口 雅彦
	広島経済同友会代表幹事	池田 晃治
	広島県中小企業団体中央会会長	伊藤 學人
	公社) 広島県バス協会会長	椋田 昌夫
	一社) 日本旅行業協会中四国支部長	大小田 博之
	広島空港ビルディング(株)代表取締役社長	山本 健一
	西日本旅客鉄道(株)広島支社副支社長	飯田 稔督
	広島市道路交通局長	谷山 勝彦
	三原市経営企画部長	山口 秀充
	東広島市政策企画部長	西村 克也
	外部委員	関西外国語大学教授
	一社) せとうち観光推進機構事業本部長	村橋 克則

(平成29年11月7日現在)



## 2. 第三セクター鉄道



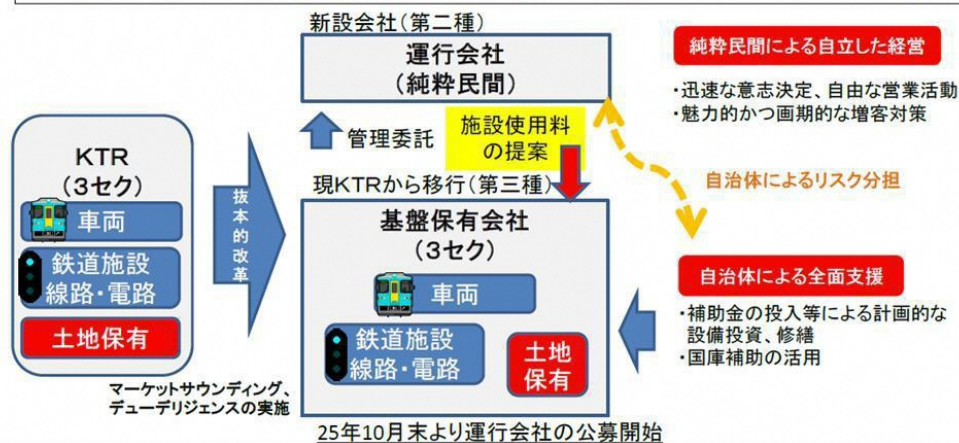
# 北近畿タンゴ鉄道 (1/2)

利用者の減少、設備の老朽化等の課題を抱える中、民間事業者が参入しやすいスキーム（上下分離による鉄道事業再構築）を提示し、純粋民間事業者による自由な経営を可能にする環境を整備した。

## ◇民間事業者が参入しやすいスキームの提示

(上下分離による鉄道事業再構築)  
 ～純粋民間事業者による自由な経営ができる環境整備～

- 車両・鉄道施設・土地等の資産を基盤保有会社が保有し、運行会社は運行業務のみを実施
- 柔軟な施設使用料の提案(基盤保有会社に対しては自治体が全面支援)  
 →純粋民間会社による参入を可能に  
 →自由な経営による新たな需要を生み出す智恵、利用者視点に立ったサービス改善を期待



## ◇改正地域公共交通活性化・再生法に基づく取組

＜上下分離による鉄道事業再構築に向けた経過＞

年月	内容
平成23年4月	学識経験者、鉄道関係者、自治体首長からなる「北部地域総合公共交通検討会」を設置
平成24年9月	「北部地域総合公共交通検討会」の中間報告(経営改善策として上下分離の検討を位置づけ)
平成25年10月	運行会社の公募開始
平成26年5月	WILLER ALLIANCE(株)を最適提案事業者に選定
平成26年7月	WILLER TRAINS(株)(運行会社)を設立
平成26年11月	改正地域公共交通活性化再生法施行
平成26年12月	沿線9自治体において、地域公共交通網形成計画を国へ送付 北近畿タンゴ鉄道(株)、WILLER TRAINS(株)、沿線9自治体において鉄道事業再構築実施計画を国へ認定申請
平成27年3月	国土交通大臣が鉄道事業再構築実施計画を認定
平成27年4月	京都丹後鉄道運行開始、京都丹後鉄道開業式典

(京都府資料)

2. 第三セクター鉄道

# 北近畿タンゴ鉄道 (2/2)

## 【WILLER TRAINS (株) による鉄道事業運営開始 (H27.4)】

### I くろまつ号・あかまつ号・あおまつ号



(京都丹後鉄道HP)

### I 114km Selection



(京都丹後鉄道HP)

### I MaaS (実証実験)

沿線地域に提供予定のスマホ向けWILLER MaaSアプリの拡張機能として、様々な移動手法・周辺施設におけるQRコードでの一括予約・決済機能導入の効果を測定

### バス・鉄道・タクシー、定額で

ウイラー、京都で来年にも

月5000円程度、スマホ決済

高速バス大手のWILLER(ウイラー、大阪)は、2020年秋にも定額で複数の移動手段を使い、決済までを国内初のサービスに乗り出す。まず京都府北部で始める。利用は月5000円前後になる見通し。都市部の交通基盤の解消や郊外の交通手段の確保につながる。また、環境負荷の軽減や公共交通機関の運用効率の向上が見込める。先行する茨城県に倣い、日本でも導入の動きが広がると、ウイラーは子会社が運営する京都丹後鉄道の沿線地域で、住民向けに定額制を始める(同鉄道の特別号)。

津市や舞鶴市、福知山市、兵庫県の岡部市など市町村で乗り入れた。地元環境負荷の軽減や公共交通機関の運用効率の向上が見込める。先行する茨城県に倣い、日本でも導入の動きが広がると、ウイラーは子会社が運営する京都丹後鉄道の沿線地域で、住民向けに定額制を始める(同鉄道の特別号)。

(2019/6/29 日本経済新聞)

### I 「海の京都」(沿線自治体の取組)



(京都府資料)

# 3.総合ユーティリティ



# 大津市（日本初「官民出資型総合ユーティリティ」構想）（1/2）

ガスの小売全面自由化による競争環境の劇的な変化を背景に、「低廉」で、「安全」かつ「安心」なサービス提供を可能にするインフラを維持し、持続可能な事業とするための経営改革を実施した。

## 2. 地域に密着した新組織の設立（案） 日本初!

- 新組織として、機動性、公共性を有した「**官民連携出資会社による事業継続**」を選択肢のひとつとして検討する。
- 「大津市企業局」と「パートナー事業者」が共同出資する「官民連携出資会社」を設立することで双方からの人員派遣を実現し、**技術継承**や**民間ノウハウの活用**を図る。また、地元からの雇用を行うことで、「**地元経済の活性化**」に貢献する。
- ガス事業をはじめとし、電力等多様なユーティリティ事業を展開し、市民の生活を支える主体となることを目標とする。



## 3. 課題解決のための新たな事業スキーム（案）

- 官民共同で新会社を設立し、PFI法に定める公共施設等運営権制度を活用  
～公共性を確保した総合ユーティリティ企業を目指す～



### 民間経営と公共性確保の両立を可能にするスキームで官民連携を実施

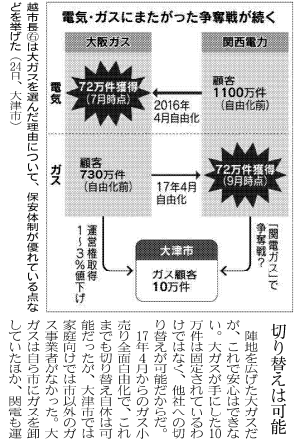
- ポイント1：総合力、機動力のある事業経営**
- 4つの業務のベストミックスにより、市民にとって、**付加価値の高いサービス**を提供することができる。
  - ガスの業務や新規事業、さらには水道関連業務の受託をすることでマルチに対応できる**人材育成**を推進できる。
  - ライフラインに強い企業となる。
- ポイント2：公共性の確保**
- 公共施設等運営権（PFI法）を活用することで、公共（大津市）が条例で料金上限等を設定する必要があり、現在の**低廉な料金水準**を念頭に置いた設定をすることが可能となる。
  - 大津市が一部出資をし、株主としてのガバナンスも確保するうえ、市が会社の業務を**モニタリング**し続ける。

（大津市資料）

# 大津市（日本初「官民出資型総合ユーティリティ」構想）（2/2）



## 「値下げ1~3%」奏功 関電と争奪戦 次は福井



### 大ガス、大津市から運営権

## 顧客10万件 競り勝つ

大津市24日、ガス事業の運営権を優先交渉権者に決定した。2019年4月から運営を開始する。大ガスは1.3%の料金を引き下げを決定した。関電は同地域でガス小売り参入の切り餅にかかっていた。大ガスは10万件的顧客を手にするが、関電も同地域でガス小売り参入の切り餅にかかっていた。大津市も8年分のガス料金を手定めており、大ガスと関電の顧客奪戦はなお続く。

大津市は「大津市ガス特定運営事業等 優先交渉権者決定」の記者会見で、大津市市長が「大津市は、大津市ガス特定運営事業の運営権を優先交渉権者に決定した。2019年4月から運営を開始する。大ガスは1.3%の料金を引き下げを決定した。関電は同地域でガス小売り参入の切り餅にかかっていた。大ガスは10万件的顧客を手にするが、関電も同地域でガス小売り参入の切り餅にかかっていた。大津市も8年分のガス料金を手定めており、大ガスと関電の顧客奪戦はなお続く。」と述べた。

大津市は「大津市ガス特定運営事業等 優先交渉権者決定」の記者会見で、大津市市長が「大津市は、大津市ガス特定運営事業の運営権を優先交渉権者に決定した。2019年4月から運営を開始する。大ガスは1.3%の料金を引き下げを決定した。関電は同地域でガス小売り参入の切り餅にかかっていた。大ガスは10万件的顧客を手にするが、関電も同地域でガス小売り参入の切り餅にかかっていた。大津市も8年分のガス料金を手定めており、大ガスと関電の顧客奪戦はなお続く。」と述べた。

大津市ガス事業新会社が始動 びわ湖ブルーエナジー

大津市のガス小売事業を引き継ぐ官民連携の新会社、びわ湖ブルーエナジー（BBE、大津市）が1日、業務を開始した。ガス管の保安や修繕は従来通り市が担い、小売りなどのサービスはBBEが手がける。深野裕一社

長は「安心、安全、安定そして安価なガスを提供することで顧客の満足度を高めたい」と話した。BBEは大津市のガスの事業の民営化に向けて、大阪ガスとJFEエンジニアリング、水道機工と市が出資した会社。越直美市長は「市民にBBEになって良かったと言ってもらえるようになれば」と述べた。

(2018/10/25 日本経済新聞)

(2019/4/2 日本経済新聞)



## 本資料についてのお問い合わせ先

EY新日本有限責任監査法人 パブリックアフェアーズグループ

Tel: 03 3503 1557

パートナー 公認会計士

黒石 匡昭 *Masaaki Kuroishi*

Email: [Masaaki.Kuroishi@jp.ey.com](mailto:Masaaki.Kuroishi@jp.ey.com)

EY | Assurance | Tax | Transactions | Advisory

#### EYについて

EYは、アシュアランス、税務、トランザクションおよびアドバイザリーなどの分野における世界的なリーダーです。私たちの深い洞察と高品質なサービスは、世界中の資本市場や経済活動に信頼をもたらします。私たちはさまざまなステークホルダーの期待に応えるチームを率いるリーダーを生み出していきます。そうすることで、構成員、クライアント、そして地域社会のために、より良い社会の構築に貢献します。

EYとは、アーンスト・アンド・ヤング・グローバル・リミテッドのグローバルネットワークであり、単体、もしくは複数のメンバーファームを指し、各メンバーファームは法的に独立した組織です。アーンスト・アンド・ヤング・グローバル・リミテッドは、英国の保証有限責任会社であり、顧客サービスは提供していません。EYによる個人情報の取得・利用の方法や、データ保護に関する法令により個人情報の主体が有する権利については、[ey.com/privacy](https://ey.com/privacy)をご確認ください。EYについて詳しくは、[ey.com](https://ey.com)をご覧ください。

#### EY新日本有限責任監査法人について

EY新日本有限責任監査法人は、EYの日本におけるメンバーファームであり、監査および保証業務を中心に、アドバイザリーサービスなどを提供しています。詳しくは、[www.shinnihon.or.jp](https://www.shinnihon.or.jp) をご覧ください。

© 2019 Ernst & Young ShinNihon LLC.

All Rights Reserved.

#### 不許複製・禁転載

本書には機密情報が含まれます。また、本書に関する一切の権利はEY新日本有限責任監査法人に帰属します。当法人の書面による承諾がない限り、第三者への開示を禁じます。

## 都市間高速交通ネットワークのあり方検討会の検討状況について

令和元年10月16日  
新潟県交通政策局

### 【現状】

- 収支悪化と運転手不足により、路線の廃止・減便が相次いでいる
- 今後も、各事業者の判断により、不採算路線の減便・廃止が進むことが懸念される
- このような中、どのように広域交通網の維持・充実を図っていくかが課題



### 【検討会の設置】

県内高速バス路線については、事業者の採算性に委ねるのみでなく、官民が一体となって、都市間高速交通ネットワークのあり方を検討し、その実現に向けて取り組むことが必要であることから、令和元年5月、学識経験者、民間事業者、行政等で構成する「都市間高速交通ネットワークのあり方検討会」を設置

(検討内容)

- I 官民共同によるネットワークのあり方の検討
- II 運行主体のあり方の検討



### 【検討会での意見】

- 運転手不足等の現状も踏まえ、路線の充実に当たっては、路線の増便・新設ありきではなく、利用者の目線に立って、高速バスの利便性向上の取組を検討すべきではないか。  
(具体例) ・ パーキングにきて高速バスに乗るだけでなく、利用者が高速バスを降りてから目的地に行くための移動を考えるべき。  
・ 高速バスの利用環境等も含め、高速バス利用に係る利用者への情報発信を工夫すべき。
- 運行主体のあり方については、運行体制の検討に限らず、二次交通も含めた高速バスネットワーク全体の利便性向上や情報発信などの取組を行う体制を構築する必要があるのではないか。



これらの意見を踏まえ、持続可能で利便性の高い都市間高速交通ネットワークの構築に向けて検討

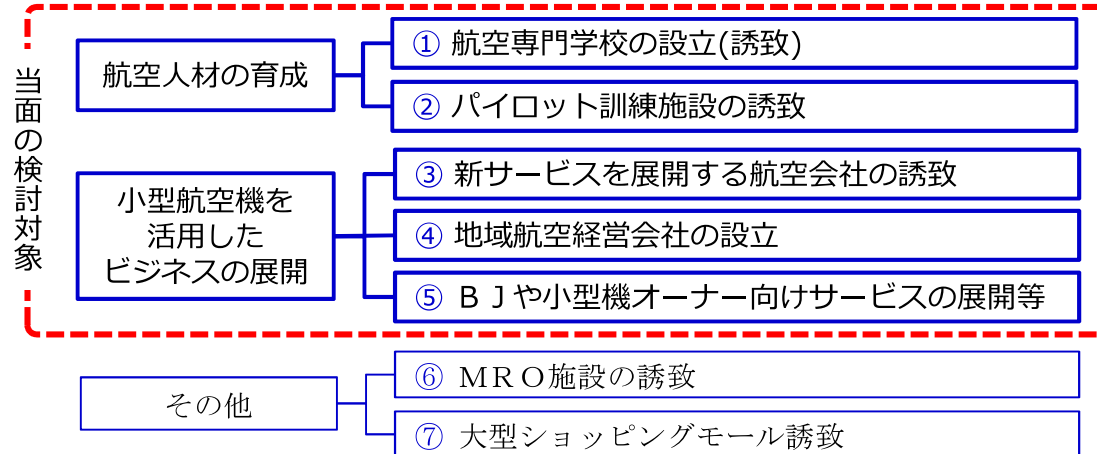
# 新潟空港活性化に関する検討状況について

## 新潟空港活性化検討会議

「空港活性化」と「空港運営の民間委託」は密接な関係があることから今年度から有識者も交えて一体的に議論

### 空港活性化

- 空港や周辺用地の利活用による活性化について意見交換
- 委員や民間からの提案を踏まえ、当面の検討対象を選定
- 関係機関から情報収集等を行いながら実現可能性を探る



### 空港運営の民間委託

- 国が公表している空港運営の民間委託導入に関する方針、国管理空港における先行事例、国へのヒアリング結果に基づく今後の見通しなどを踏まえ検討
- 今後、さらに国との情報交換を行いながら、新潟空港の現況把握等を進め、導入時に想定される課題を整理

県、新潟市、地元経済界で活性化の方向性を共有

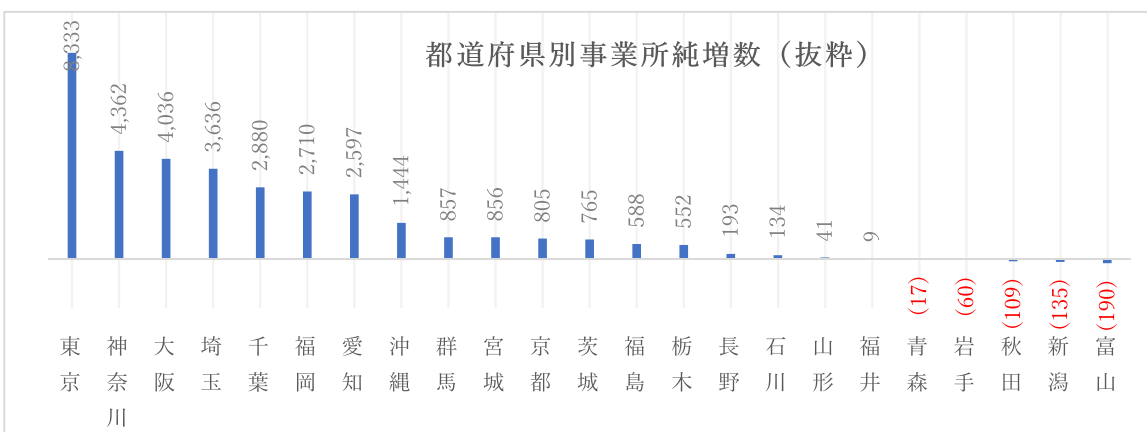
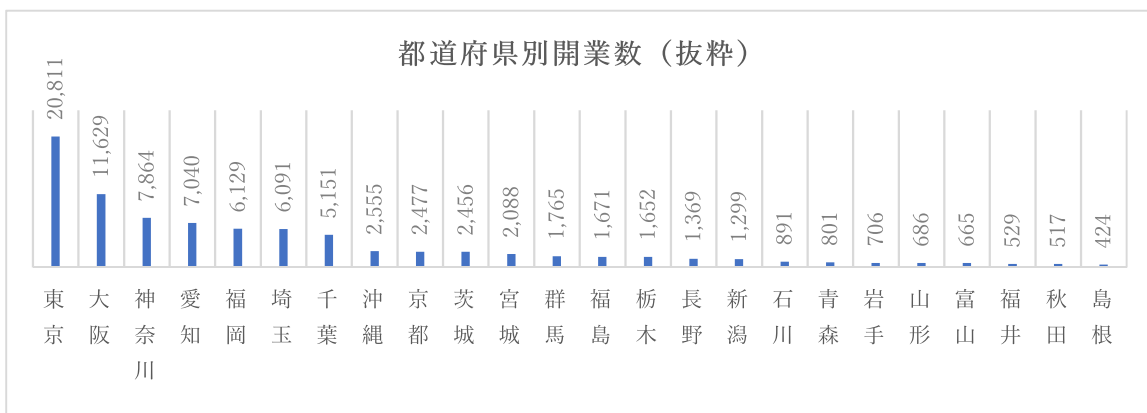
今後必要となる調査等、導入までに取り組むべき事柄を年度内にとりまとめ

## 新潟経済同友会提案事項

## ■新潟県の創業状況について

- ・開業率は都道府県別で3.05%と46位（全国平均は5.47%）
- ・開業数は都道府県別で1,299件と25位
- ・事業所純増数は都道府県別で-135件で46位（純減は富山、新潟、秋田、岩手、青森の5県のみ）

開業数は決して悪い数字ではないが事業所数が減少傾向であり、この傾向が続けば新潟経済衰退の一因になる。この状況から見ても少なくとも開業数が廃業数を上回るようにしていきたい。それにともない開業率も上昇していくのではないかと思料。安定した雇用と税収につながるものであり、是非力を合わせて推進して参りたい。



（各グラフ指標）厚労省「2017年度雇用保険事業月報」より

- ・この度、創業プラットフォームとなる「SN@P」※が開業。創業家を増加させるためにも「SN@P」を筆頭に県はもちろん、各自治体でも創業プラットフォームや創業支援体制を充実させてもらいたい。全国に周知できるような体制⇒全国から創業家が集まる仕組み作りをお願いしたい。
- ・経済同友会でもこれを機に「起業家支援研究会」を中心として起業家育成のエコシステム（生態系）形成に力を注いで参りたい。

※SN@P（スナップ）：起業家を育成するための支援拠点で対面支援はもちろんオンライン上でも支援する体制が整っている。起業家を企業や個人がアプリを活用した「コイン」で支援する独自の仕組みを採用しており、起業家が事業案をアプリ上に投稿するとそれを見た企業や個人からスタンプ（＝コイン）が付与される。たまと開業に必要な物資との交換や、事業に対して評価が可視化され起業家のモチベーションが高まる仕組み。

## ■Toki Air（航空会社設立）構想

事業内容：航空旅客輸送事業

### 特徴① 地方創生へ貢献

低運賃・短時間移動の地域密着型航空輸送サービスを提供することで“地方⇄地方、地方⇄都市”の流動を促進し、地域間の連携・地域産業の活性化・雇用の創出に貢献。

### 特徴② 地域経済の活性化

“地方⇄地方、地方⇄都市”のネットワーク構築により、国内外の航空会社の乗り入れを促し、地域経済の発展に貢献。

### 特徴③ 東京オリンピックとのシナジーによる地方誘客と安定利益

観光需要が増加し、各地の誘客活動が活発になる。東京オリンピックの開催時期に合わせて事業を設立することで、新潟への誘客と安定した利益を図る。

- ・新潟に航空会社ができれば、近隣他県の利用客増加が見込めるのに加え、観光PR活動も活性化し、観光分野事業も積極的に打ち出せると思料。
- ・世界的な航空需要の増大に対して、パイロット不足が深刻化しているが、国土交通省が、自衛隊OBパイロットを対象に旅客機の操縦にかかる「計器飛行証明」をシミュレータ等による訓練で取得可能にする規制緩和を進めているとも聞いており、事業立ち上げに追い風であると思料。
- ・これを受け、新潟に航空会社やパイロット養成・派遣拠点を構築することができれば、雇用の創出はもちろんのこと、関連産業への波及効果も期待できると思われる。
- ・経済同友会でも「インフラ推進委員会」を中心に事業立ち上げに関する支援をして参りたい。

## ■総括

経済同友会は、公民協働プロジェクト検討プラットフォーム事業について

- ①起業家の創出、それにとまなう支援体制の確立と継続的な運営。
- ②Toki Airの事業立ち上げを公民協働で行い新潟経済発展を目指す。

以上を提案する。

# 都道府県別上場会社数 (マップ)

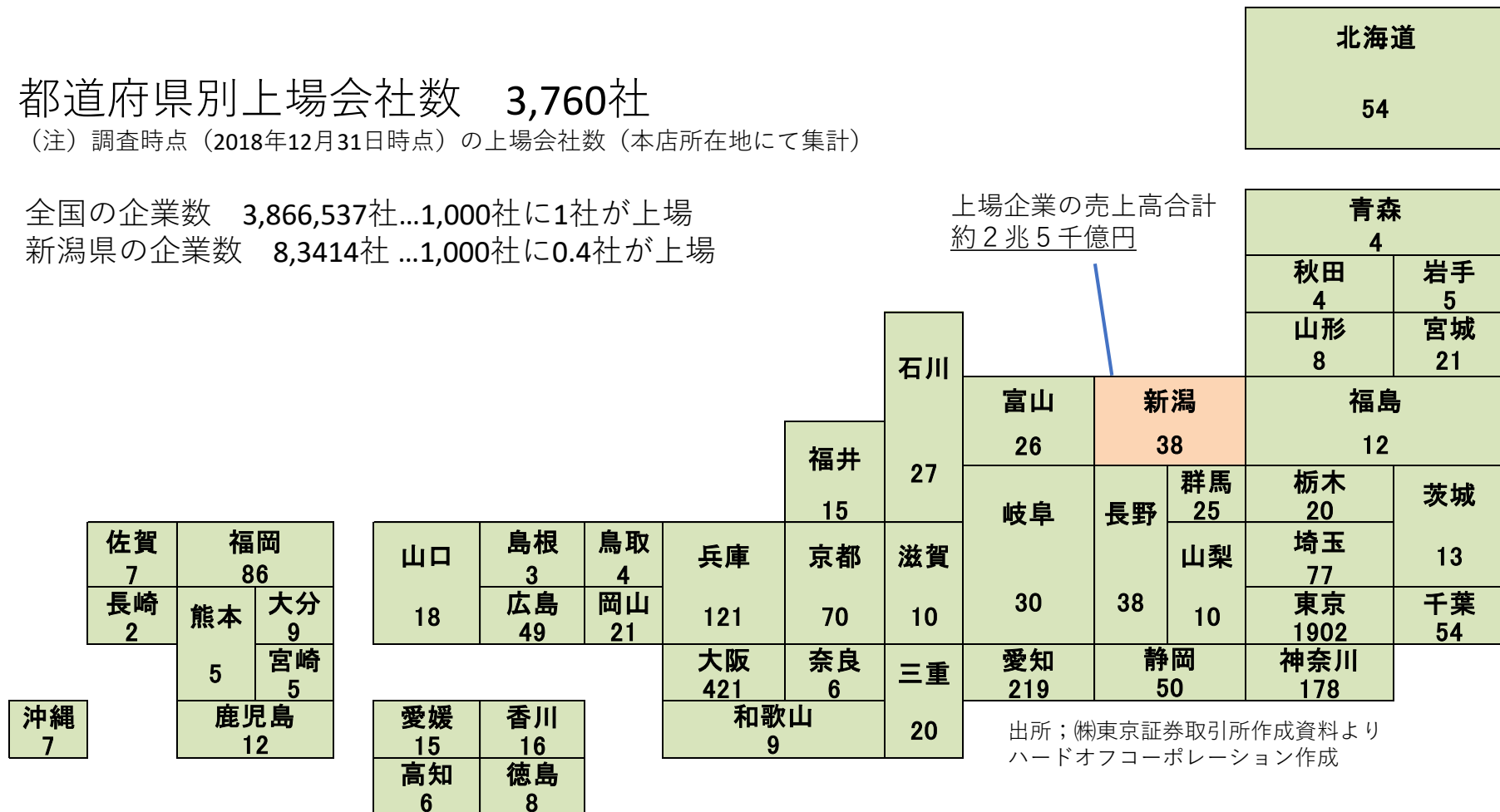
資料 3

## 都道府県別上場会社数 3,760社

(注) 調査時点 (2018年12月31日時点) の上場会社数 (本店所在地にて集計)

全国の企業数 3,866,537社...1,000社に1社が上場  
新潟県の企業数 8,3414社 ...1,000社に0.4社が上場

上場企業の売上高合計  
約2兆5千億円



出所；(株)東京証券取引所作成資料より  
ハードオフコーポレーション作成

新潟県内に本社を置く企業に対して、IPO（新規上場）に繋がられるような支援・応援をし、結果として新潟県の上場企業を増やすことが新潟県経済の活性化にも繋がると考える。そのためにはNICOを積極活用し、投資・育成をもっと強力に推進すべきである。

(参考) ハードオフコーポレーションも約20年前にNICO（当時：新潟県中小企業振興公社）から出資を受けたことで、上場に向け大きく背中を押していただいた（NICOの出資によるIPO第1号）。

## 京都府に本社を置く上場会社 70社

シード平和, 金下建設, アミタホールディングス, 宝ホールディングス, ファーマフーズ, グンゼ, 白鳩, オンリー, ハウスドゥ, ジェイ・エス・ビー, ダイニック, ワコールホールディングス, フジックス, クラウディアホールディングス, システムディ, フェイス, 第一工業製薬, 三洋化成工業, 日本新薬, ファルコホールディングス, ワタベウエディング, トーセ, 京進, コタ, 互応化学工業, ヤマシナ, 日東精工, 京都機械工具, サンコール, TOWA, サムコ, ニチダイ, ユーシン精機, エスユーエス, 日本電産, 第一精工, 日新電機, オムロン, 不二電機工業, シライ電子工業, オプテックス・エフエー, ジーエス・ユアサコーポレーション, エスケーエレクトロニクス, 星和電機, マクセルホールディングス, 京写, 堀場製作所, ローム, 京セラ, 村田製作所, ニチコン, 三菱ロジスネクスト, たけびし, 島津製作所, SCREENホールディングス, NISSHA, 野崎印刷紙業, 任天堂, 松風, ムーンバット, ニッセンホールディングス, 京都銀行, フューチャーベンチャーキャピタル, アイフル, 京福電気鉄道, SGホールディングス, 中央倉庫, 京都ホテル, JEUGIA, 王将フードサービス

人口、GDPはほぼ同水準、  
上場企業数は2分の1！

## 新潟県に本社を置く上場会社 38社



## 都道府県人口ランキング

順位	都道府県	人口(人)	参考; GDP(10億円)
1	東京都	13,935,651	104,339
2	神奈川県	9,199,037	33,919
3	大阪府	8,822,977	39,107
4	愛知県	7,552,310	39,559
5	埼玉県	7,336,524	22,332
6	千葉県	6,277,759	20,219
7	兵庫県	5,465,167	20,495
8	北海道	5,276,380	18,961
9	福岡県	5,109,800	18,861
10	静岡県	3,640,443	17,292
11	茨城県	2,868,148	12,992
12	広島県	2,808,786	11,941
13	京都府	2,583,102	10,345
14	宮城県	2,303,542	9,482
15	新潟県	2,223,256	8,846
16	長野県	2,050,600	8,558
17	岐阜県	1,990,226	7,552
18	栃木県	1,942,928	9,016
19	群馬県	1,938,178	8,667
20	岡山県	1,891,914	7,788

# 9月定例会における質疑（都市間交通・新潟空港活性化等）



- 県内都市間のアクセス改善（日本海中速新幹線構想）：研究に積極的に取り組むべき
- 新潟空港活性化：ATR機活用など新潟空港の活用に向けた民間からの提案に最大限の協力を図るべき 等

テーマ	質問要旨
<p>県内都市間アクセス改善（長岡駅と糸魚川駅の接続）</p>	<p><u>在来線を活用したいいわゆるミニ新幹線方式により上越新幹線の長岡駅と北陸新幹線の糸魚川駅とを結ぶことができれば、長岡、柏崎、直江津、糸魚川が直線的に結ばれることとなり、県内都市間のアクセス改善と県内二つの新幹線の活性化に大きく寄与するものとなる。</u>西は大阪方面、北は青森、北海道と結ばれることとなり、将来的には日本海縦貫鉄道構想へとつながるものでもあり、また、新潟空港の活性化にも資するものとする。このような夢のある構想を掲げ、行財政改革の中で痛みを受ける県民に示すことも重要なことと思うが、知事の所見を伺う。</p> <p style="text-align: right;">(9/26 代表質問 自民党・小島議員)</p>
<p>ATR機活用による新潟空港活性化</p>	<p><u>ATR社という飛行機メーカーが、佐渡空港の滑走路でも離着陸が可能な48席ほどのストール機を開発中であり、民間からこの機材を活用した新潟空港活性化の提案がなされている。</u>県は、新潟空港のRESEA対策工事への対応を契機として、空港A滑走路とその周辺用地を含めた空港の活性化策について検討を進めているが、民間からこのような新潟空港の活用に向けた提案がなされているのであれば、最大限の協力を図るべきものとするが知事の所見を伺う。</p> <p style="text-align: right;">(9/26 代表質問 自民党・小島議員)</p>
<p>新潟空港活性化／日本海中速新幹線構想</p>	<p>本県の経済成長には、企業活動の活発化や交流人口の拡大を支える交通ネットワークの整備も必要とする。本県が全国的にも優位な拠点となるよう、<u>今後、空港への軌道系アクセスの本格的検討のほか、ATR社が開発を検討している新しい機材の活用も視野に入れた新規路線の誘致や日本海中速新幹線構想の研究に積極的に取り組んでいくべき</u>とするが、知事の所見を伺う。</p> <p style="text-align: right;">(9/27 一般質問 自民党・宮崎議員)</p>
<p>官民連携イベント「県庁前ナイトマルシェ」</p>	<p>公共空間の新たな維持管理手法を検証する社会実験として、<u>先月開催された「県庁前ナイトマルシェ」の取組は、民間事業者との連携や、マスコミへの情報提供、SNS等による情報発信など、事業を推進する上で参考になる先進事例</u>であるとする。今後、他の部門でも横展開できるよう、取組のノウハウ等を庁内で共有すべきとするが、知事の所見を伺う。</p> <p style="text-align: right;">(9/30 一般質問 自民党・小山議員)</p>

## ■ 「若手職員による政策提案推進事業（※）」における提案の一環として官民連携イベント「県庁前ナイトマルシェ」を実施

※ 政策提案能力を持つ人材を育成し、県庁組織の活性化を図ることを目的に今年度から実施している事業

⇒ 官民連携イベントを可能とするような「官民のネットワーク」が公民連携を推進する基盤になるのではないか？

### ■ ナイトマルシェ概要

- (1) 日 時：8月24日（土）16:00～20:00
  - (2) 場 所：県庁前広場（正面玄関前の芝生スペース）
  - (3) 内 容：屋台（アジア料理やスイーツ等の飲食、物販）、音楽演奏、子ども向けのイベント等  
※22店舗出店
  - (4) 主催者：県庁前ナイトマルシェ実行委員会（県職員等）
- ※ 当日の来場者約3,500人（主催者発表）



上：主催者と出店者の写真  
左：PR資料（フライヤー）

県は24日、飲食店などと連携し、県庁前広場でスイーツやビールなどを販売する「県庁前ナイトマルシェ」を開いた。財政難に苦しむ県の状況をなんとか打開したいと若手職員らが初企画。県庁前は多くの家族連れでにぎわった。

県の貯金にあたる基金の取り崩しが県税収入の伸び悩みなどで年々増え、2015年度末に507億円あった基金は21年度に底を突く見通しだ。危機感を持った県庁の30代職員4人が企画。県土木部管轄課十日町病院改築現場事務所の柘淵晃広さん(33)は「土日は使われていない県庁前広場だが、本来まちなぎの魅力をくわたりだす、稼げる場所でもあるはずだ」と力説。官民連携イベントとして、県の公

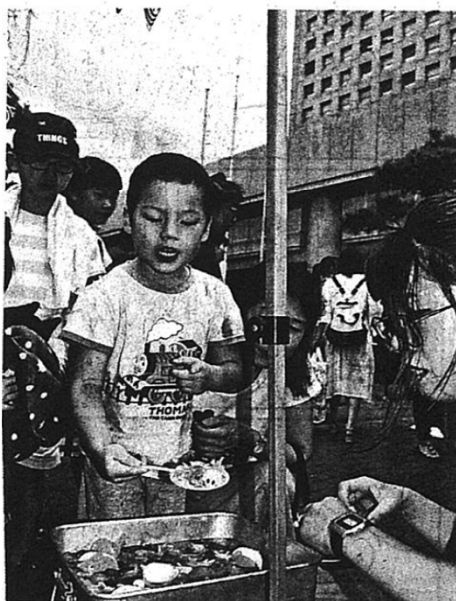
## 県庁前で「ナイトマルシェ」

### 若手県職員ら初企画

募に心じた飲食店など20店が沼垂ビールや焼き芋、かき氷などを販売した。出店料として売り上げの10%と敷地の利用料2万円が県税収入になる。青空の下でヘッドマッサージやキャンドル作りも行われ、訪れた人々は夢年の上でゆったりと

募に心じた飲食店など20店が沼垂ビールや焼き芋、かき氷などを販売した。出店料として売り上げの10%と敷地の利用料2万円が県税収入になる。青空の下でヘッドマッサージやキャンドル作りも行われ、訪れた人々は夢年の上でゆったりと

### 財政難にユニーク打開策？



県庁前でスーパーボールすくいを楽しむ子どもたち—新潟市中央区で

【南茂芽育】

- 県内には、震災の経験等を活かして“防災”関連産業に進出した企業が複数存在（防災産業クラスターの“芽”）
- クラスタ形成で期待される効果：「拠点化→誘因力の発生→産業集積（更なる拠点化）」の正のスパイラル

## “防災関連産業”の振興に向けた取組

### 1. これまでの取組（NICO）

- 2005～ 防災・救済産業研究会  
被災経験により得たノウハウを活かし、研究開発や情報交換
- 2012～ 防災ビジネス研究会  
防災商品の開発及び販売促進

### 2. 「防災×ライフ研究会」（NICO, 2019.10発足）

都市型災害で危惧される避難所不足や帰宅困難による「自社・会社での避難生活」という新たな課題等に対応するため、日常使いができ、災害時にも役立つ防災性能商品の開発を官民連携により進める。

※キックオフセミナー（9/11）には約40社参加（ホリカフーズ、ブルボン、亀田製菓等）

### <企業の事例等>



ホリカフーズ(株)  
レスキューフーズ



株)バイオテックジャパン  
災害用ごはん  
低たんぱくご飯



安達紙器工業(株)  
避難所用更衣室&授乳室  
緊急用簡易担架



船山(株)  
防災用品専門商社

## BCM（事業継続マネジメント）を切り口とした展開

### 1. 企業誘致・企業間連携

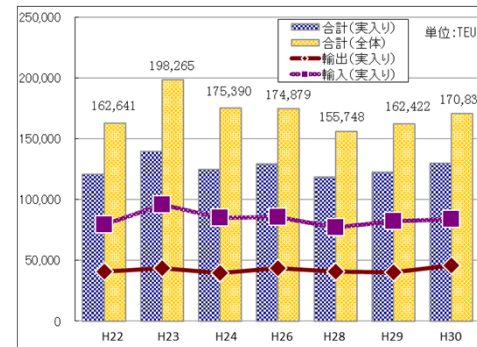
首都直下地震や南海トラフ巨大地震に対して、新潟に拠点を設けることで同時被災を防ぐことが可能とPR

<BC事例>

- イツ・コミュニケーションズ(株)（東京、ケーブルテレビ事業者）  
株)BSNアイネットと「災害時におけるお互い様相互応援協定」締結
- 株)データドック（東京、データセンター事業者）  
BCの観点も踏まえ、雪冷熱を活用したデータセンターを長岡市に立地

### 2. ポートセールス

「新潟港セミナー2019」（7/31, 秋葉原）では、①便利なアクセス、②スムーズな貨物の搬出入、③充実した補助制度、④大規模災害発生時の代替港として新潟港をPR



# これからのまちづくり 民間のノウハウを活かした施設整備



## ■ 学校給食センター H30.3月に完成 総事業費：19.3億円

- ▶ H30.8月から市内の小中特別支援学校の給食を調理
- ▶ 稼働していない時間帯を民間事業者が有料で使用
- ▶ 民間事業者使用分の使用料収入等により、**建設に係る市債償還の実質負担額を10億円軽減**

## 『真の性能発注』として評価される！（青木浄水場、ごみ焼却施設）



## ■ 青木浄水場 5か年事業（H28～32年度）総事業費：77.1億円

- ▶ 現在、建設工事中
- ▶ 県内で初めて浄水場の更新事業にDBO方式を採用し、建設費や将来の維持管理経費の軽減を図る。
- ▶ **従来型の発注方式と比べ、22億円の経費削減**  
(建設費で9億円、20年間の運転維持管理費で13億円)



## ■ ごみ焼却施設 2か年事業（H29～30年度）総事業費：52.4億円

- ▶ DBO方式による事業者選定を採用し、建設費や将来の維持管理経費の軽減を図る。
- ▶ **公設公営方式の想定額と比べ、19億円の経費削減**  
(建設費で3.5億円、20年間の運転維持管理費で15.5億円)

## 「仕様発注」から「真の性能発注」への転換へ

### これまでの公共工事発注事務 (仕様発注)

これまで公共工事の発注は、設計・施工分離の原則により「工事仕様書」の詳細な施工図面、詳細な積算により「厳格な予定価格」を算定することが事務の中心になっていた。仕様発注の踏襲が以下のデメリットの元凶となって現れている。

- ・イノベーションで生み出される最先端技術を上手く取り入れることが困難。
- ・受注者が創意工夫する余地が殆ど無い。
- ・談合の温床となる。
- ・新国立競技場建設計画の白紙撤回。
- ・豊洲新市場建設問題（発注元が認知していない市場棟地下空洞の設計・施工。市場棟建設費用が当初予定の数倍になった等）。

### これからの公共工事発注事務 (性能発注)

上記に示した仕様発注に起因する問題を解決する鍵となるのが公共工事の発注における「真の性能発注」の実践である。性能発注の実践により下記のメリットが得られる。

- ・価格と技術の両面で競争原理を確実に働かせることができる。
- ↓ その結果
- ・費用対効果に優れた公共工事を達成し、談合の温床を払拭することが可能。

### 公共工事における 「真の性能発注」実践のためには

受注者側に請け負わせたい公共工事の「機能要件」と「性能要件」について、受注者側が設計図面と施工図面を作成する上で必要十分となるようにリストアップした理想的な「要求水準書」を発注者側が適切に作成することが必要。

【機能要件】：「有るか無いか」として規定される要件。

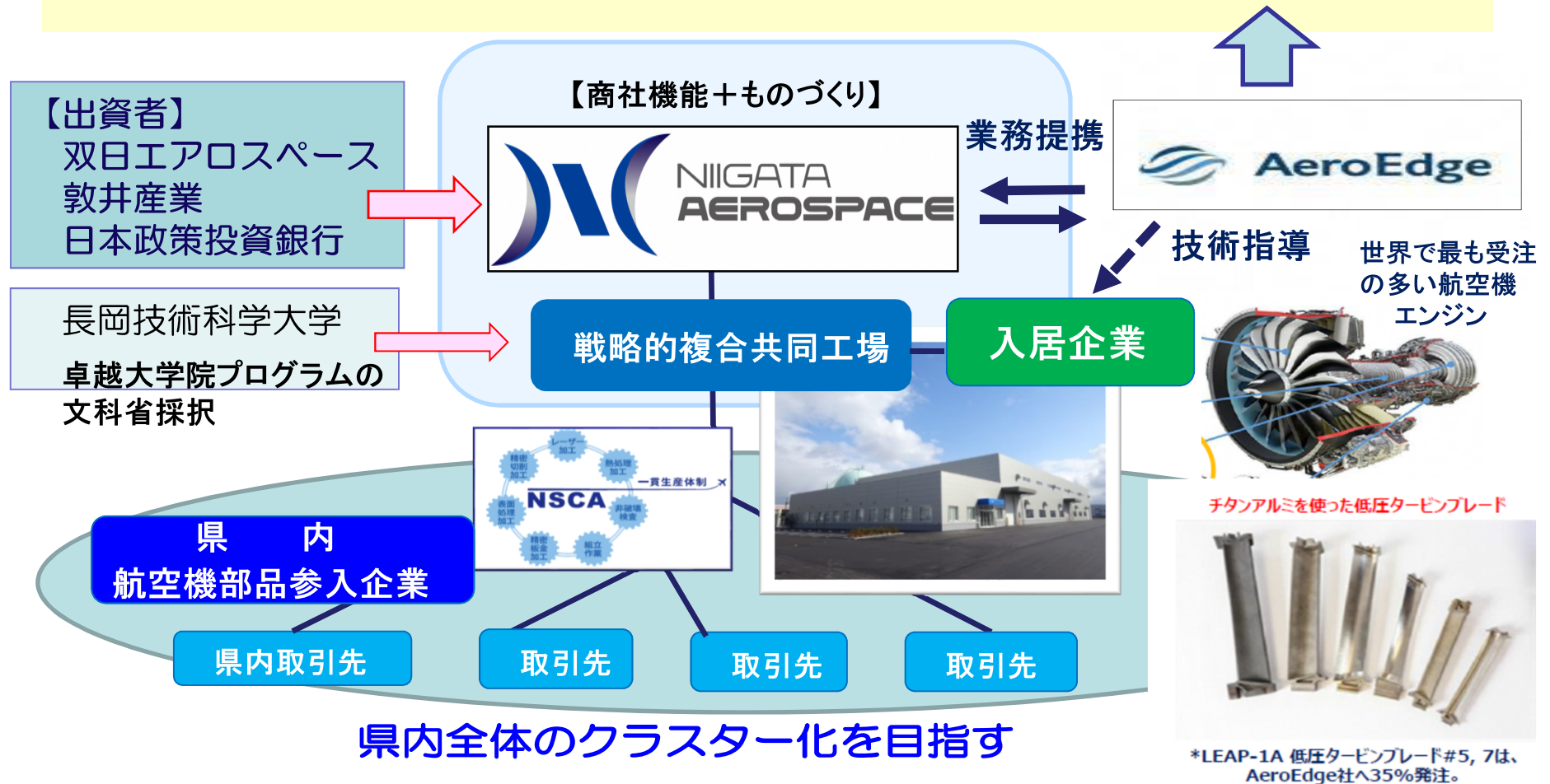
【性能要件】：「どれ位」あるいは「どの程度」として規定される要件。

要求水準書を作成する上で注意すべき点は、受注者に委ねる詳細な設計には絶対に立ち入らないことである。立ち入った場合には工事成果物の責任の所在が曖昧になるばかりでなく、発注者が特定の業者を暗に指名したような結果を招きかねず、談合の温床になりかねない。

PFI（民設民営）やPPP（公設民営）における設計・製造・施工の一括発注は性能発注が採用される。しかし、その際に用いた要求水準書で受注者に委ねるべき詳細な設計に立ち入ってしまい、価格と技術の両面で競争原理が阻害されている事例が見受けられる。それゆえに「真の性能発注」を実践することが極めて重要となる。

# 新潟の新たな産業クラスターとして 産学官金連携を実現化する航空機産業クラスターの更なる推進

今後20年間で倍増する航空機産業を新潟に呼び込むためのプラットフォームに  
新潟の航空機産業を牽引し、新たな航空機産業クラスターを形成することを目指し、航空専門商社、地域商社、金融機関の参画のもと新潟エアロスペース(株)がスタート業界の枠を超えて航空機事業に取り組む。欧州エンジンメーカーとの直接取引を目指す



## 新たな航空需要に対応した 新潟空港での航空関連産業の集積

来年度からビジネスジェットを含む小型航空機の管理に関する法規制が緩和され、**同航空機の運用事業者が拡大する可能性あり（ビジネスジェット市場の拡大）**

同法緩和によりビジネスジェット（BJ）などの所有管理が大幅に軽減され国内のBJ所有が拡大することが見込まれる。この運航管理・整備を受託する事業者を新潟空港に集積させること国内のBJ普及とその拠点空港との相乗効果が生まれる。

国内にはこれらの動向を受け入れられる空港が無い

### 【動向1】

- 既存の国内運航事業者が動向をにらみ国内での事業拡大を計画中
- 既存の大手エアラインも関心あり
- 立地空港として新潟空港に着目

運航事業者施設（格納庫）が必要

### 【動向2】

- ホンダジェットの出現により国内でも所有検討が増加
- 所有形態も複数人での共同所有が発生。新たな利用の拡大
- 海外ではBJ関連ビジネスは付加価値産業として根付いている。

### 【施設機能】

格納庫による航空機保管だけでなく整備や各種サービスを提供



# 新田清掃センターの余剰電力を活用した 再生可能エネルギー地産地消の推進（地域新電力事業）



# 航空機産業クラスター形成に係る支援

## - 特定投資の実施 -

資料 7

- 新潟市が進めるNIIGATA SKY PROJECT の一環として、航空機部品に係る受注活動を担う、県内航空機産業クラスターの中核会社として新潟エアロスペース(株) (以下「当社」) を立ち上げ(2019/1に特定投資を実施)。
- 事業連携する航空機産業クラスター「NSCA」は、新潟市主導のもと約10年前に発足。クラスター参画企業は、行政支援を受けつつ、それぞれに事業推進してきたところ。今後、更なる産業振興をはかるためには、参画企業各社の営業ノウハウ向上やクラスター内でのより強固な連携等が必要となっているところ。
- 当行は、航空機産業への豊富な取組実績及び業界知見等により、当社を通じた国内外の営業展開及びNSCA参画企業間の連携による一貫生産体制の構築等を支援し、県内における航空機産業の基幹産業化に向けた活動を引き続き行っていく。

航空機分野への企業参入支援を通じた新たな産業創出等を目的に新潟市が主導している官民連携のプロジェクト。

### スキームイメージ

