

令和4年度 空港対策・機能強化等推進特別委員会行政視察報告書

1. 視察日程

令和4年10月20日（木）～10月21日（金）

2. 視察先及び視察内容

(1) 東京都大田区

羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（羽田イノベーションシティ）について

(2) 羽田空港

羽田空港国際線ターミナルにおけるSDGsとユニバーサルデザインへの取組

(3) 大阪府泉南市

関西国際空港を活かしたまちづくり（泉南りんくう公園）について

3. 参加者

委員長 伊藤 竹夫

副委員長 藤崎 勇一

委員 葛生 孝浩 伊達 孝紀 星野慎太郎 神崎 勝

海保 茂喜 神崎 利一 村嶋 照等 上田 信博

4. 視察内容

(1) 羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（羽田イノベーションシティ）について

10月20日（木）午前10時～ 於：羽田イノベーションシティ

【経緯と整備方針】

羽田空港跡地は、羽田空港の沖合展開事業及び再拡張事業の実施に伴って生じた土地で、羽田空港に隣接するとともに、高度なものづくりを得意とする中小企業が集積する京浜臨海部に位置している。

大田区では、こうした立地的な優位性を最大限に活かし、羽田空港跡地第1ゾーンを世界と地域をつなぐゲートウェイとして位置付けている。公民連携により、ヒト・モノ・情報呼び込み、新たな産業を創造するとともに、日本のものづくり技術や国内各地域の魅力を羽田から国内外へ発信する「新産業創造・発信拠点」として形成している。

羽田空港跡地第1ゾーンは、空港・市街地近接性を活かした創造と交流ゾーンとして、産業・文化交流施設、多目的広場等を整備することが羽田空港移転問題協議会（国土交通省、東京都、品川区、大田区）により計画された。

その後、アジアヘッドクォーター特区、東京圏国家戦略特別区域、特定都市再生緊急整備地域に指定され、平成29年に第一期事業について鹿島建設株式会社を代表企業とする事業予定者が決定した。

平成30年には鹿島建設株式会社を代表企業とする9社を構成員とした羽田みらい開発株

式会社と大田区が事業契約を締結、第一期事業用地を大田区が約 165 億円で取得し、令和 2 年 7 月に羽田イノベーションシティがまち開き、9 月に本格稼働となった。

名 称：HANEDA INNOVATION CITY（羽田イノベーションシティ 略称：HICity）

事 業 者：羽田みらい開発株式会社（以下 9 社により構成）

代表企業：鹿島建設株式会社

構成企業：空港施設株式会社、京浜急行電鉄株式会社、大和ハウス工業株式会社、東京モノレール株式会社、日本空港ビルディング株式会社、野村不動産パートナーズ株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、富士フィルム株式会社

面 積：約 5.9ha

用途地域：準工業地域（建蔽率 60%、容積率 200%）

航空法による高さ制限：水平表面：AP+52.5m、転移表面勾配 1/7、進入表面勾配 1/50

延床面積：約 130,000 m²

土地の貸付方法：定期借地権方式（一般定期借地権）

貸付期間：令和 52（2070）年 7 月まで（定期借地権設定期間 50 年）

募集内容：先端産業事業・文化産業事業・共通事業について、民間事業者から自らの資金とノウハウで実施する事業

募集方法：公募型プロポーザル方式（提案内容を重視した事業者選定方式）

実施状況確認：事業契約等に基づきモニタリングを実施



2 …羽田空港跡地第 1 ゾーン整備事業（第一期事業）羽田イノベーションシティ

先端産業と文化産業の主な取組内容

先端産業では、モビリティ、ロボティクス、ヘルスケアの 3 つを核として位置づけ、自動運転バスが毎日敷地内を定期運行、株式会社デンソーによる自動運転の実証実験、川崎重工業株式会社によるロボティクス実証実験、藤田医科大学による先端医療研究などが行われる。

文化産業では、足湯スカイデッキ、Zepp Haneda、年 2 回スマートシティ EXPO を開催な

どに取り組んでいる。

スマートシティの構築

解決が困難な難解な課題に対する解決策を生み出すため、先端技術を活用した実験の場（テストベッド）となるスマートシティを構築する。

国土交通省スマートシティ事業にて「先行モデルプロジェクト」に選定。

・モビリティ

敷地内の実証実験を積み重ね、2021年12月に行動での実証実験を実施

・ロボティクス

区内企業開発の搬送ロボットによる自動搬送の実験

公園整備・運営

第1ゾーンに憩いとにぎわいを創出する公園の整備・運営の検討を進めており、5つの方向性を定め、公民連携手法である公募設置管理制度（Park-PFI）の活用を基本とする。

5つの方向性

- ・気軽にスポーツができる環境づくり
- ・人々の交流機会創出
- ・歴史や文化の発信
- ・災害への備え
- ・羽田イノベーションシティ等との連携



【主な質疑】

問：民間に土地を貸し付けているが、地上権の設定費用は。地代の算定方法は。

答：不動産鑑定や近隣相場を踏まえて貸付額は算定している。今後数年おきに路線価等を参考にしながら見直しを行う。地上権の設定は行っていない。

問：建物の固定資産税は徴収していると思うが、特例措置は。

答：特別区の特例があり、都の方で徴収している。

問：20年経つと借地契約期間が切れるが、その後についてはどうなるのか。

答：定期借地権の設定期間は50年となっている。

問：都市計画公園を2.0haから3.3haへ拡張したとのことだが、なぜ最初から3.3haとしなかったのか。

答：都市計画決定時は羽田イノベーションシティの公募前で、土地区画整理事業により道路など様々な配置が決まった。公民連携でどのような土地利用となるかわからない中、第一期事業地約5.9haに加え、1.3ha部分も活用ができるよう、都市計画公園は2.0haとした。

公募後、事業者の効率的な施設計画により5.9haで十分な事業提案がなされたため、1.3ha部分については都市計画公園を拡張することとした。

問：事業は区で素案を策定し、国や都などと協議を行ってきたと思うが、専門的な協力者は入っていたのか。

答：必要に応じてコンサル等による知見を活用し、現在に至っている。



【委員所感】

(藤崎副委員長)

大田区は、羽田空港跡地第1ゾーン整備事業・羽田イノベーションシティを推進するにあたって、まず、羽田空港跡地まちづくりを、産業文化交流施設、多目的広場等を整備すること目的に、羽田空港移転問題協議会（国土交通省、東京都、品川区、大田区）により推進計画を策定し、この計画が、東京圏国家戦略特別区域に指定された後、第一ゾーンについては、都市計画法の特例を活用し、土地区画整理事業により道路、公園等を整備したものです。

羽田イノベーションシティについては、公民連携により事業を推進することで、世界と地域をつなぐゲートウェイとして国内外の人・モノ・情報を集積させ、ここに集う国内外のプレイヤーが互いに交流し、新たなビジネスやイノベーションを創造するとともに、国内外に日本のものづくり技術や日本各地域の魅力を発信する「新産業創造・発信拠点」の形成を目指して、まちづくりを進めています。

その取り組み内容は、

- ①事業者 羽田みらい開発株式会社(9社による構成・代表企業は鹿島建設株式会社)
- ②面積 5.9ha
- ③土地の貸付方法 定期借地権方式 貸付期間：令和52年7月までの50年契約
- ④募集内容 先端産業事業・文化事業・共通事業について、民間事業者が自らの資金とノウハウで実施する事業
- ⑤募集方法 公募型プロポーザル方式で提案内容を重視した事業者選定方式
- ⑥実施状況確認 事業契約内容に基づきモニタリングを実施しているとのことである。

この事業については、2010年に推進計画が策定されてから、2023年の夏以降に、第1ゾー

ン全施設開業予定となっています。今後、第2ゾーンは、宿泊施設・複合業務施設の整備・運営について、民間事業者からの提案を公募するなど、民間の知恵と資金も最大限活用しつつ、定期借地等により土地利用を進めることとする、ということでありました。

成田空港については、第3滑走路を含む成田空港の更なる機能強化について、東関道の切り直し工事に着手するなど令和10年度末の供用に向けて着実に事業が進められており、新しい成田国際空港構想についての検討会も立ち上がりました。また、千葉県が国に提案した国家国際戦略特区については、国のワーキンググループでの議論が進められています。

本市の空港周辺の地域振興の事業についても、民間の知恵と資金を最大限活用するために、施設整備・運営にについて、PFIの活用やどのような形で民間事業者から、いかに提案を公募するかなど、先進市である大田区のまちづくりを参考にして、改めて検討すべきだと思いました。

なお、今回の視察時には、羽田空港視察時には、東京航空局長の藤田元副市長、新関西空港の概要を元副市長の小幡総務部長に、説明していただくと同時に、成田空港との比較などの意見交換ができ、大変有意義な視察でした。

(星野委員)

羽田イノベーションシティは、公民連携により事業を推進することで、世界と地域をつなぐゲートウェイとして国内外のヒト・モノ・情報を集積させ、ここに集う国内外のプレイヤーが互いに交流し、新たなビジネスやイノベーションを創造するとともに、国内外に日本のものづくり技術や日本各地域の魅力を発信する「新産業創造・発信拠点」の形成を目指す、との事業コンセプトに基づきまちづくりを行っている。実際その通り、エリア内には研究開発拠点があり、会議研修・滞在施設、ライブホール、食文化発信施設そして足湯スカイデッキが並ぶ。賑わい空間での疲れを、飛行機や空港を眺めながら無料の足湯スカイデッキで足湯につかり、心も開放できる場所ありがたい。視察時においても、親子連れの方々が足湯につかり気持ち良さそうにくつろいでいた。まだ整備中の段階だが、多摩川・海老取川に囲まれた豊かな自然環境を活かし、多様な機能導入により活力に満ちたまちづくりを進めており、これは、本市においても空港周辺のまちづくりの模範となるように感じた。また、成田空港周辺のみならず、国際医療福祉大学成田病院や新市場も含めた周辺の新しいまちづくりについて構想をつくり、実現に向けて進めていく必要性を感じた。

(海保委員)

羽田空港周辺の跡地を有効活用したイノベーションシティの取組は、空港を内と外から楽しめるような発想で進められており、空港と周辺地域が一体となったことで、相乗効果を生み出していると感じました。

交通手段としての航空機は、移動時間が短いという点では他の交通手段より優れてはいますが、航空機の中や移動の楽しみという点では劣っていますので、これらを解消するためには、節約される時間を到着地や出発地でゆったりと過ごせるような環境づくりが必要と私は考えます。

内陸空港としての成田空港は、空港の運用には制限があるものの、施設整備では陸も空もそろっています。しかし、逆に羽田空港は海に面しているため運用には制限はありませんが、用地や空域には制限があります。首都圏空港として、このような立地による違いを認識し、互いの個性を生かすような空港の在り方を考える時期にあるのかもしれませんが。

羽田空港は国際線の運航は始められていますが、まだまだ国内線のイメージが強く、それが羽田イノベーションシティにも反映され、国内の便利な施設という位置づけの印象がありました。一方、成田空港は開港当初から国際線主体でこの歴史ある国際のイメージを大切にしながら、空港はもちろん空港周辺についても、羽田空港と成田空港の国内と国際の一体的な運用を、模索していくことも必要かと思えます。

未来を拓くまちづくりの先進事例である、先端と文化が融合する新しいまち羽田イノベーションシティは、多様な価値が出合い、次なる革新が生まれるまちを実感させるまちづくりで、成田空港の更なる機能強化にとって大いに参考となりました。

成田と羽田は首都圏空港としての連携だけではなく、周辺のまちづくりについても連携することで、成田空港の新しい形が見えてくると考えます。

併せて今回の視察を活かし、来年度から始まる成田空港周辺環境整備推進事業の推進を図り、Park-PFI 等の様々な手法を含め、騒音地域の資源を活用した土地利用の新たな可能性を検討し、地域振興策を推進することも忘れてはなりません。

(村嶋委員)

今回は、羽田空港の跡地整備事業について視察させて頂きました。

羽田イノベーションシティの愛称のもと、約 5.9ha の広いスペースにまず、先端産業事業のブースではモビリティや健康医療、ロボティクス等の先端技術を紹介し、それにより、未来を創る先端技術と日本に受け継がれた匠の技が融合して、人々の世界を豊かにする未来を見据えているようでした。そして文化産業のブースでは伝統文化、食や観光、温泉文化や音楽・芸術に関する施設も誘致されていました。さらには、共通事業として羽田エリアのマネージメントや交通結節機能の強化と先端×文化のコミュニティ形成にまで取組がされていました。

そして、実際に現地を見学させて頂きますと、やはり広々としたスペースにそれぞれの施設が有効に配置され、空港に近いことは勿論、水辺の良さも感じられました。それにより何か、地元成田でも印旛沼や利根川周辺にでも観光関連施設ができないものかと感じた次第です。

(2) 羽田空港国際線ターミナルにおける SDGs とユニバーサルデザインへの取組

10月20日(木) 午後0時30分～ 於：羽田空港第3ターミナル

【羽田空港の概要】

東京都大田区の海老取川を挟んだ東方、東京湾側に所在する。1931年8月25日に「東京飛行場」として正式開港以来、東京及び首都圏を代表する空港である。2019年には世界で5番目に乗降客数の多い空港となっている。年間の航空機発着回数は約38万4,000回、航空旅客数は約8,489万人であり、それぞれ国内第1位である。航空貨物取扱量は約

84.9万トンと成田空港について国内第2位である。

埋め立てによる拡張により、成田空港を超える日本最大の面積を有する空港となり、現在の羽田空港の敷地面積は約1,522ヘクタールである。これは空港を有する大田区全体の面積のおよそ4分の1を占めている。また、24時間運用が可能な空港の1つであり、深夜から未明の時間帯にかけては国際線や貨物便が発着している。第3ターミナルビルの開館時間は24時間であるが、国内線の各ターミナルビルは国内線の定期便の運航時間帯に合わせ、開館時間を第1ターミナル、第2ターミナルとも5:00～24:00頃としている。

羽田空港は、東京23区内にあり利便性が高い反面、航空法上の混雑空港およびIATAのWSGで最も混雑レベルが激しい「レベル3」に指定されており、騒音問題、増便規制、小型機の乗り入れ禁止などのいわゆる「羽田空港発着枠問題」がある。これらの問題を解決するため、現在までに沖合展開事業や再拡張事業、横田空域の調整が行われている。

2014年、スカイトラックスが実施した「Global Airport Ranking 2014」において、日本の空港として初めて世界最高水準の5つ星を獲得した。2019年3月、スカイトラックスは、世界の空港を格付けする「ザ・ワールド・ベスト・エアポーツ・オブ・2019」において、2018年の第3位から順位を上げてシンガポール・チャンギ国際空港に次ぐ第2位として選出し、「世界一清潔な空港」「世界一の国内線空港」「世界一バリアフリーな空港」にも選出した。米情報サイト「Flight State」で、世界35カ国の国際空港のうち、定時運航率の高かった空港2位に選ばれた。(95.04%、因みにトップは伊丹空港の95.88%で、成田空港は86.38%。)

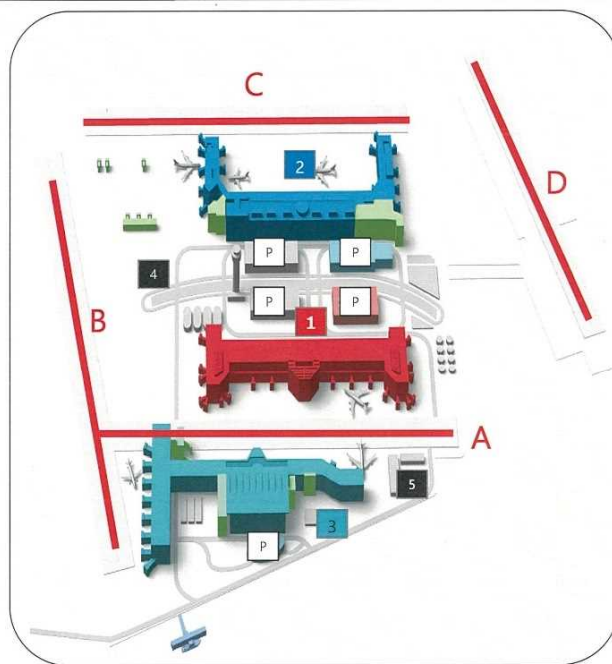
羽田空港の施設配置と概要



- 空港の総面積: 1,522 ha
- エプロン総面積: 268 ha / スポット: 232
- 滑走路
 - ・A滑走路 3,000 m×60 m (16R/34L)
 - ・B滑走路 2,500 m×60 m (04/22)
 - ・C滑走路 3,360 m×60 m (16L/34R)
 - ・D滑走路 2,500 m×60 m (05/23)滑走路処理能力 486,000回/年 発着

- 旅客ターミナルビル:
 - ・第1旅客ターミナルビル **1**
延床面積/292,400㎡
スポット(固定搭乗橋あり)/24カ所
 - ・第2旅客ターミナルビル **2**
延床面積/351,600㎡
スポット(固定搭乗橋あり)/26カ所
 - ・国際線旅客ターミナルビル **3**
延床面積/約256,000㎡
スポット(固定搭乗橋あり)/20カ所

- 貨物ターミナルビル:
 - ・貨物ターミナル(国内) **4**
 - ・貨物ターミナル(国際) **5**
- 駐車場 P1~5 :
 - ・収容台数: 12,569台 **P**



羽田空港ターミナル株式会社 (TIAT)

羽田空港ターミナル株式会社は、羽田空港のターミナルビルのうち、第3旅客ターミナルの整備、運営を主な事業とする会社。平成22年10月に開業した、羽田空港国際線旅客ターミナル（現：第3旅客ターミナル）等の建設及び整備、運営はPFI事業として進められているが、この事業候補者として平成18年4月に日本空港ビルデングを代表とする「HKTグループ」が選定された。これを受けて、HKTグループがPFI事業実施のために同年6月20日に設立した特別目的会社である。同年7月7日に国土交通省航空局との間で事業契約を締結した。

HKTグループ	
代表企業	日本空港ビルデング
構成員	日本航空、全日本空輸、成田国際空港、東京電力、東京瓦斯、NTTデータ、セコム、京浜急行電鉄、東京モノレール
協力会社	梓設計、安井建築設計事務所、三菱地所設計、シーザー・ペリアンドアソシエーツジャパン

【SDGs やユニバーサルデザインへの取組】

エアブリーズタワー

人々が滞在する空間のみを局所的に空調することで、無駄な熱エネルギーを使わない工夫をしている。

クールピット/ウォームピット

取り込んだ外気を地中を長距離通過させることにより、温度を低下または上昇させ、最終的に空調システムに接続することで、エネルギー使用料を低減している。



オートマティックソーラーコントロールガラス

ガラスが自分自身で光の量や気温を判断し、濃いブルーから無色まで変化することで、採光をコントロールしている。

多機能トイレの配置

障害により右半身、左半身不随の方に対応するため、扉の開閉方向が左右に異なる多機能トイレを全箇所ですべて2つずつ配置している。



太陽光パネル

空港は周辺に高い建物がなく、太陽光パネルの設置には適している。

【委員所感】

(伊達委員)

成田市の元副市長、藤田礼子氏（現・国土交通省 東京航空局長）同席のもと羽田空港の現状および、国際線旅客ターミナル（現・第3ターミナル）等の建設及び整備について説明を受けた。世界空港格付け2019年に第2位として選出され、世界一清潔な空港、世界一の国内線空港、世界一バリアフリーな空港にも選ばれている。

国際線ターミナルの整備運営に関しては、PFI事業として進められており、民間の活力が十分に発揮されていると思われた。そのグループの構成員はJAL、ANA、成田空港、東電、東ガス、NTT、セコム、京急及び東京モノレールそして設計などの協力会社は、梓設計、安井建築、三菱地所設計、シーザー等蒼々たる企業となっている。彼らが行った表題に関する事業は大いに参考とすべきである。以下に、個別に記す。

1. 空調について、給気口を敷地外れに設置し、地下を長距離通過させる事により空気を冷やし、その後に冷房機器に使用。消費電力の削減。
2. カウンターデスク内での搭乗業務の従事者のため、カウンター内部の下部のみ冷暖房を効かせる。
3. 窓ガラスのオートコントラストガラス使用。140番ゲートに設置。日差しの強弱により、自動で窓ガラスの色を変化させる。
4. 多目的トイレを全てのトイレで、左利き、右利き用の2つを設置。SDGsでの身障者対応。
5. トイレ使用後のアンケート形式の3つのボタンを設置。目的は、汚かったとのボタンが押された場合に30秒以内に駆け付けられるシステム。
6. トイレ使用混雑時のサイン、90%以上で満と表示。その場合、同時に最寄りの空きトイレの案内と距離が表示される。
7. エレベーターの出入り口を広くし、車いすの出入りを容易にした。指示ボタンを室内の壁に設置。
8. 離着陸案内板の小型化、人の視線まで下げて、見やすくし、掲示板の数を増やした。
9. 点字ブロックの制限的設置でキャリーバッグの運びがスムーズになった。
10. 顔認証でのチェックインが可能となっている。成田空港の顔認証通関の一步先を歩いている。

(神崎利一委員)

羽田空港国際線ターミナルにおける SDGs とユニバーサルデザインの取り組みについて視察しました。

視察に先立ち、東京国際空港ターミナル(株)土井社長と、藤田東京航空局長(元成田市副市長)より歓迎のご挨拶と説明をいただく。藤田航空局長は相変わらず元気でご活躍でした。再三成田にもお出で頂きお会いする機会もあります。日本の表玄関を起点とした世界最高のおもてなしに、東京国際空港ターミナル、日本空港ビルデング、NTT、パナソニックが情報提供しており、ユニバーサルデザインのコンセプトを取り入れすべての方に使いやすい空港づくりになっています。訪日外国人の増加や少子高齢化が進むことで、移動・サポートが必要なお客様の増加が予想されます。

最新の情報技術(ICT)が必要と考え、2015年より取り組んでいます。国際線、国内線旅客ターミナルでは、NTTが各案内の機能と案内サインから館内ナビ、飲食店の多言語、多文化対応に混雑時の予測と動的サインによる人流誘導、音声によるサイン装置を実装し、パナソニックはロボット電動「WHILL NEXT」による自律走行を導入しています。

太陽光パネル、エアブリーズタワーは穏やかな気流で快適な空間を提供し、人が滞在する空間のみを局所的に空調することで無駄なエネルギーを使わない工夫や、環境に優しい窓ガラスを採用しガラス自身で光の量を調節しています。音声によるトイレの使用状況やアンケートなどもタッチパネル、スマートフォンのカメラ等をかざすだけで判断されます。母国語で有益な情報が得られる「かざして案内」による言語の壁、文化の壁を払拭するなど様々なデザインの実証が行われています。羽田空港の旅客ターミナルに求められていることは、訪日外国人に日本の最先端技術を体験していただき、多様化するお客様に対する利便性を提供することです。

世界の国に於いても最新の空港が建設されており、満足度が高い空港ターミナルが多く建設されています。成田空港も開港後何度もリニューアルを繰り返していますが、老朽化も進んでいる情報もあります。空港の機能強化で、B滑走路の1,000メートルの延伸、第3滑走路の建設など、そしてワンターミナル案も検討されています。これを機会に最新のユニバーサルデザインやSDGsが取り入れられることでしょう。

(3) 関西国際空港を活かしたまちづくり(泉南りんくう公園)について

10月21日(金) 午前9時30分～ 於：泉南りんくう公園

【泉南りんくう公園の概要】

泉南市は、関西国際空港の南部約3分の1を市域に含む臨空都市であり、この関西国際空港の対岸には、泉佐野市・泉南市・田尻町の2市1町にまたがる広大なりんくうタウンが整備されている。

りんくうタウンのシンボル緑地部及びシーサイド緑地部には、大阪府がりんくうタウンまちびらき時に整備した「府営りんくう公園」があり、府民の憩いの場として機能している。一方、この「府営りんくう公園」のうち、泉南市域においては整備が進んでいない状況が続き、いまだ有効活用がなされていなかった。

泉南市は、この開園されていない泉南市部分を借り入れ、新たに都市公園「泉南りんくう公園（愛称：SENNAN LONG PARK）」を設けてにぎわいを創出し、レクリエーションゾーンとして再生させ、泉南市のまちづくりの拠点とし、また、近年増加傾向にあるインバウンド観光への対応強化を図ることも目指している。

この公園整備等事業は、「泉南市が大阪府から無償で借り受けた公園用地を、事業者は無償で貸し付け、民間の資金やノウハウにより都市公園の整備、維持管理及び運営を実施し、事業者は、本事業から得られる収入によって総事業費を賄う独立採算型のPFI事業である。

基本方針

『泉南市の魅力があふれるにぎわい・交流拠点の創出』

- ・りんくう公園の立地を活かした、観光・レクリエーションの拠点となる公園の構築
- ・美しく快適で、市民が集うやすらぎのある憩い空間の形成
- ・新鮮な農産物や海産物などの食をはじめとする「せんなんブランド」の発信と交流の促進

事業方式

- ・本事業はPFI法第14条第1項の規定に基づくPFI事業
- ・市が設定する都市公園の敷地内に、PFI事業者が本公園を整備（施設的设计・建設）し、事業期間中、本施設を所有して維持管理及び運営を行い、事業終了後に本公園の管理者である市に所有権を移転するBOT方式及び事業終了時に整備した施設を撤去するB00方式で実施。
- ・PFI事業者がBOT方式及びB00方式により整備、維持管理及び運営を行う公園施設を含む敷地については、市がPFI事業者に事業期間終了まで設置管理許可を付与
- ・府から無償で市が借り受けた公園用地を事業者は無償で貸付（設置管理許可の付与）し、市費を一切投入せず、民間資金により都市公園を整備し、維持管理・運営を実施する独立採算型事業

PFI事業者の主な収入と費用負担

- ・PFI事業者の提案により整備する公園施設（任意施設）を運営することにより得られる収入
- ・市が設置することを要求する公園施設（必須施設）に利用料金を設定し、公園利用者が独占して利用する場合に徴収する利用料金
- ・本公園のネーミングライツを再付与した第三者から得られる対価

※PFI事業者は、以上の収入を収受し、事業に関わる全ての費用を負担する

PFI事業者が支払う使用料

市がPFI事業者に設置管理許可を与えることにより発生する使用料は、事業期間中は無償税制上の優遇措置

市はPFI事業者がBOT方式及びB00方式で設置する公園施設（家屋）の固定資産税及び都市計画税は、10年間PFI事業者が実質負担のない措置を講ずる

事業期間

事業契約の効力を得る日から10年以上30年以下の期間で、事業者の提案による。

公園施設の建築面積の緩和

より魅力ある公園の創出を目指し、泉南市都市公園条例を改正し、公園施設として設けることができる建築物の建築面積の上限値を2%から5%に変更

選定事業者の提案内容

(代表企業) 大和リース株式会社 (協力企業) 株式会社旭工建、株式会社 E-DESIGN

(提案された事業期間) 30 年間

- ・アクティブゾーン 【スポーツ施設・合宿所・飲食店等】
- ・コミュニティゾーン 【花壇・遊具・オートキャンプ場等】
- ・マルシェゾーン 【マルシェストリート・休憩所等】
- ・グランピングゾーン 【グランピング施設等】

【主な質疑】

問：PFI を活用するに至った背景、経緯は。

答：第一に財政事情であり、民間事業者のアイデアやノウハウのみならず、資金も活用するため、PFI という手法を採用した。本事業は、前市長の発案によるもので、行政にはできない公園を造ってほしいという意向であったことも、PFI を採用した経緯である。

問： 府営りんくう公園が平成8年に整備されてから、泉南市域においては未整備の状況が続いたのは、なぜか。

答：大阪府の財政事情によるもの。大阪府主体で埋め立て事業が行われ、泉佐野市・田尻町との2市1町にまたがって整備されたが、泉南市域はほぼ工業系の事業者である中、その一部の公共施設としてこの公園があり、未整備になっていたことが長年の課題であった。

そのため、泉南市では公園用地を大阪府から無償で借り受け、市として賑わいを創出するため、市営公園として整備することとした。

問：泉南りんくう公園整備事業を推進してきた中で、最も苦勞したことは何か。

答：事業者選定前は、事業スキームの検討に苦勞した。独立採算という前提のもと、サウンディング調査では、広大な公園の維持管理費を一部施設の収益のみで賄えない、との意見が多くあり、事業者に対するインセンティブを検討する必要があるがあった。そのため、土地の無償貸し付け、公園施設（家屋）の税制上の優遇措置（固定資産税及び都市計画税の10年間免除）を講じることとした。

事業者選定後は、コロナ禍での開園を迎えたことから開園時期を延期したこと、若者利用者が多く、たむろする行為や騒音、器物損壊などが問題となった。警察及び事業者との協議を行い、バリカーを設置、駐車場の一部夜間閉鎖などの対策を講じることで、現在は迷惑行為は減少している。

また、コロナ禍での開園を迎えたことから、施設利用料収入が想定より減少しており、対策として地方創生臨時交付金事業を活用した市主催のイベントを開催するなどの取組を行っている。

問：税制上の優遇措置は、11年目以降も同様の措置を講じる予定か。

答：固定資産税及び都市計画税の免除については、10年間としている。土地に関しては11年目以降も無償貸し付けとする予定である。

問：公園用地全体約26.26haのうち約7.87haはPFI事業の提案がなく、そのうち約3haはグラウンドゴルフ場を整備、残りの約4.87haの今後の活用方針は。

答：既存施設のサザンスタジアムとテニスコートがあり、直営及び指定管理となっている。また、生物多様性ゾーンとして残す場所も含まれている。

問：関西国際空港との連携はあったのか。また、今後の運営にあたりタイアップしたイベントなどを予定しているか。

答：整備段階での連携はない。供用開始後、ANAと連携してクリスマスイベントを実施、今後は他の関連会社とも連携し、地域活性化を図りたい。

問：本事業への大和リース株式会社の投資額は。何年で回収できると見込んでいるか。

答：イニシャルで約23億円、事業期間内で回収していく予定。

問：30年の事業期間となっているが、30年で元に戻すのか。再契約となるのか。

答：一般的な公園施設は残し、提案により設置した収益施設等は撤去予定。事業期間の延長なども含めて検討することとなるだろう。

問：要求水準が合わず、辞退された事業者があったとのことだが、どのような理由からか。

答：PFI法に基づく公共的な事業スキーム、要求水準があり、合意に至らなかった。費用面というよりも、主にリスク分担の面が大きかったと聞いている。

問：今後、周辺開発の予定はあるのか。

答：公共施設の予定はない。民間開発の話は出ている。

問：県の土地を市で借り受け、事業化しているが、前市長はどのような考えで関与することとしたのか。

答：市のシンボリック施設とする考えがあった。隣接する道路も空港へ向かう道であり立地条件も良かった。

問：地域の声は反映されているか。

答：本来であれば構想策定やパブリックコメントなども行うが、事業スケジュールが最優先とされたため、地域の声を反映する手続きは行っていない。



【委員所感】

(葛生委員)

泉南市は泉佐野市、田尻町とともにりんくうエリアと呼ばれ、関西国際空港に隣接することを生かした事業展開をしており、その1つとしてPFI手法を活用した公園整備が挙げられる。その実例である「泉南りんくう公園」の特徴は、大阪府が整備するはずだった土地の無償貸付を受け、それをさらに事業者が無償貸付している点である。また固定資産税も10年間は無償とし、事業者の財政面の負担を減らすことで参入のハードルを下げた。他方で、建

造物は事業者の所有とし、その使用料や駐車料金などは全額が事業者の収益となる。周囲には指定管理者制度で運用されるグラウンドゴルフ場や球場が設置されている。

そういった事業スキームでは利用者が増えても市にとってのメリットはあまり増えないため、波及効果を狙った周辺のまちづくりが効果的だと考えるが、現状、市として取り組んでいることはないとのことだった。ただ、泉南りんくう公園の魅力が高まるにつれて、他の事業者の関心が高まり、周辺地域に対する問い合わせが以前よりも増えているようなので今後の展開に期待する。

また、前市長のイニシアチブの下、市のシンボルとするべく取り組まれ、管理が不徹底だった土地の利用促進を最優先に事業が進められた。その際、マーケットサウンディングは行われたものの、地域住民の声を基本設計や公募要件に加えることはなかった。現在、月に1度程度、市と運営事業者の協議が行われているため、今後はそういった機会を活用して市民の意見を反映していきたいとのことだった。

翻って、成田市では成田国際空港を核としたまちづくりのために「エアポート都市構想」を掲げて取り組んできている。その中で、ヒトやモノの移動の円滑化を中心に、世界最先端の産業と洗練されたレジャー・文化の提供を掲げている。

他方、成田空港の更なる機能強化において、本市ではB滑走路の北側1,000m延伸が予定されており、移転跡地利活用を含めたまちづくりが求められているため、騒音下の地域では住民との対話が今なお続いている。特に住居が建てられない地域では総合公園や運動施設としての土地活用の声は根強くあると感じる。また、成田市都市計画マスタープランの中でも、空港と一体となった地域づくりを進めるエリアにおいては「空港と共生する良好な生活環境の創出」として移転跡地利用について言及していることから、NAAと連携したまちづくりの重要性が今後一層高まっていくと考える。

その意味では、PFI手法による公園整備はまさに本市のおかれた状況に合致する選択肢となり得るため、引き続き調査研究していく。なお、その際には収益性も十分考慮し、継続性に配慮することが必要である。

(神崎勝委員)

2020年7月、大阪・関西国際空港の近くに関西最大級のレクリエーション施設「泉南りんくう公園(愛称: SENNAN LONG PARK センナンロングパーク)がオープンしました。

当公園は、民間活用を最大限に引き出すPFI事業を活用し整備したものです。

当初は府により整備をする予定でしたが、なかなか事業が進まず当時の泉南市長が府に土地の貸付をお願いし、市による整備を予定していました。

しかし、市長は議会の承認を取らずに借り受けたため、議会との間に一歩乱あったとのことでした。

市ではこの施設を、都市公園としての公共性に十分配慮され、民間事業者の創意工夫により魅力的な公園の整備・運営が実現されることに期待し、代表企業として大和リース株式会社、協力企業として、株式会社旭工建、株式会社E-DESIGNが落札し、市債を一切投入することなく整備する事となりました。

(事業者の主な目的は定かではないが、主な目的は長期的な戦略なのか?)

事業者には、税制上の優遇措置として、公園施設の固定資産税及び都市計画税を10年間免除するなど措置をして、11年目からは、通常の税制措置をとる予定とのこと。

施設の整備としては、約2kmに渡りショッピング・グルメ・スポーツ・宿泊など、あらゆるレジャーが楽しめる4つのエリアで構成され、若者など大勢のみなさんが訪れているとのこと。さらに夜にはライトアップが行われ、ロマンチックな雰囲気家族連れだけでなく、デートにもぴったりのようで、「日本の夕陽百選」にも認定されている美しい夕陽は、絶景でSNSへの投稿が目立つようです。

ただし、営業時間が24時間のため夜などは防犯対策や器物損壊対策などの課題があるとのことでした。

園内は、約26haの敷地となり、うち約7haはPFI事業の提案がなく、そのうちの約3haを活用してグランドゴルフ場を整備し、残りの約4haは今後の整備を模索しています。

また、西日本最大級の絶景型アスレチック「HEARTTHROB(ハートスロブ)」のほか、収容人数約200名の宿泊施設「SORA RINKU(ソラリンクウ)」など、大きな施設が建ち並んでおり、さらに、「SORA RINKU」の2階には海を眺めながらくつろげる温泉「泉南温泉 SORAの湯」も整備されていました。

今後は、関西国際空港との連携はないが、航空会社ANAとの連携を視野にとのこと、更なる活性化にも期待ができます。

また、関西国際空港にも近く、関西を代表するレジャースポットとしてさらなるにぎわいに期待が持て、PFI事業に対しての取組や、本市の施設などでも取り組みができるのか研究してみたいところです。

PFI事業の取り組みや周辺施設整備などに対する取り組みなど、他自治体からの視察も増えそうです。

(上田委員)

泉南市は大阪府の南西部に位置し、大阪湾に面し、南は和歌山県と接している。なお、関西国際空港は泉南市のほか泉佐野市、田尻町の2市1町に跨り、南部約3分の1は泉南市域となっており、同空港は、市の経済を支えている。

市税収入のうち空港・りんくう関連税収は、令和3年度決算で26億4,037万4千円で、市税収入総額に占める割合は29.8%となっている。

特産品はアナゴ、タコ、水ナスなどがあり、視察に訪れた泉南りんくう公園の北側には岡田浦漁港が位置し、岡田浦漁業協同組合では、大阪湾で漁獲高の激減するアナゴの保全・再生を図り、産官学連携でアナゴの養殖に取り組んでいる。

この養殖あなごは、「泉南あなご」としてメディアでも話題になり、ふるさと納税返礼品としても人気を博しており、泉南りんくう公園内でも新鮮な料理を味わうことができるそうだ。

今回視察した泉南りんくう公園は、大阪府営「りんくう公園」のうち、泉南市域の未整備用地を府から無償で借り受け、事業者は無償で貸し付ける独立採算型のPFI事業であり、事

業用地の敷地面積は10万7,800㎡、駐車場台数は967台。アクティビティ・コミュニティ・マルシェ・グランピングの4つのエリアに分けて開発し、「アクティビティエリア」には合宿所、温泉、サッカーグラウンド、アスレチック、3人制バスケットボールコートなどの運動施設を、「コミュニティエリア」には飲食施設、バーベキュー場、公園、オートキャンプ場を設けている。

事業者が整備した公園施設のうち、市が必須施設として求めた園路や植栽、休憩施設、駐車場、トイレなどは事業終了後に市に施設の所有権を移転するBOT方式で、任意施設である飲食施設や運動施設は事業終了後に施設を撤去するB00方式を採用した。

事業者の募集にあたっては、土地を無償で貸し付けるほか、固定資産税・都市計画税を10年間免除とするなど、インセンティブが働くよう配慮したものの、市の費用負担なしという独立採算型では募集に苦慮したという。

平成29年に創設された公募設置管理制度（Park-PFI）では、建蔽率の特例措置や、交付金による国の支援措置も講じられるため、今後においては応募の敷居が下がり、都市公園における同制度の活用による官民連携の推進が図られることだろう。

【委員長総括所感】

(1) 羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（羽田イノベーションシティ）について

「羽田空港跡地第1ゾーン」は、京浜臨海部に位置し、24時間国際拠点空港である羽田空港に隣接しています。

羽田空港は国際線増便などにより、海外からの来訪者が増加しているほか、大田区内には4,000箇所以上の製造業の事業所が存在し、高度なものづくり技術を有する中小企業などが集積しており、また、多摩川対岸の神奈川県川崎市殿町地区には、ライフサイエンス・環境分野のオープンイノベーション拠点であるキングスカイフロントがあるなど、「世界と地域をつなぐ」ゲートウェイとしての役割が期待されています。

このような中、羽田空港跡地第1ゾーンも同様に、国内外に日本のものづくり技術や日本各地域の魅力を発信する拠点となることを目指した整備が進められており、今回はその第一期事業となる羽田イノベーションシティを訪れ、取組内容を視察しました。

事業用地は、羽田空港の沖合展開事業及び再拡張事業の実施に伴って生じた土地で、区としての整備方針を策定した後、プロポーザル方式で事業者を公募する公民連携の手法が採用され、整備事業は鹿島建設株式会社を代表企業とする9社で進められています。

成田空港周辺においても、新生成田市場によるワンストップ輸出拠点や、国際医療福祉大学の存在を生かした医療関連産業の集積、また、「新しい成田空港」構想も進められており、羽田空港とは立地条件や方針が違うことから、成田空港の特色を生かした取り組みを推進する必要性を改めて実感しました。

(2) 羽田空港国際線ターミナルにおけるSDGsとユニバーサルデザインへの取組

羽田空港第3ターミナルは、PFI事業による特別目的会社である、羽田空港ターミナル株式会社（TIAT）が運営を行っており、利便性、機能性、快適性に配慮した施設となっていま

すが、今回の視察では環境配慮やユニバーサルデザインの取組について学びました。

特に印象的だったのは、多機能トイレの扉の開閉方向が左右両方の2つずつ設置されており、障がい者が使いやすい個室を選ぶことができるようにされていたこと、また、トイレの混雑状況をディスプレイ表示し、混雑しているときは空いているトイレを案内するなど、他にない心遣いやサービスを提供している点です。

現在、成田空港ではワンターミナル化に向けた構想が進められています。羽田空港のように国有の空港ではないため、PFIのようなスキームは取れませんが、NAAをはじめ様々な民間企業のノウハウを集約した、魅力的なターミナル再構築となることを期待したいと思えます。

(3) 関西国際空港を活かしたまちづくり（泉南りんくう公園）について

泉南りんくう公園は、大阪府の埋め立て事業により、泉佐野市・泉南市・田尻町の2市1町にまたがって整備された土地のうち、未利用のままであった泉南市区域を市が無償で借り受け、市費を一切投入せず、民間資金により都市公園を整備・運営しています。

その事業方式は、平成29年の都市公園法改正により新たに設けられた公募設置管理制度（Park-PFI）ではなく、PFI法第14条第1項の規定に基づくPFI事業を採用しています。令和2年7月の開園に向けて事業者選定を進めるため、スケジュールや諸条件から選択した制度であったようで、民間の資金・経営能力等を活用した効率的かつ効果的な整備、良好なサービスの提供が行われている実例として、大いに参考となる視察でした。

全国的に公園施設の老朽化や、魅力を十分発揮できていない都市公園も散見され、人口減少が進み、地方公共団体の財政制約等も深刻化する中で、公園施設を適切に更新し、都市公園の質を向上させるにあたり、飲食店、売店等の設置による利便向上と収益の活用を図るため設けられたのが、公募設置管理制度（Park-PFI）です。

成田市においても、本制度が活用されることで、都市公園に民間の優良な投資を誘導し、市の財政負担を軽減しつつ、都市公園の質の向上、公園利用者の利便の向上を図ることが期待されます。

なお、泉南りんくう公園では、整備段階において関西空港との連携は特に行われなかったようですが、現在はANAと連携したイベントを開催、今後は他の関連会社とも連携しながら地域活性化を図っていくとのことでした。

成田空港周辺においても、成田市さくらの山など空港近接の公園が存在しますが、空港関連会社の存在を生かした運営を行うことで、その魅力を更に高めることができるのではないかと感じています。

(4) 視察を終えて

令和4年度の視察は、空港対策・機能強化等推進特別委員会に名称が変更となって初めての視察であり、空港周辺の地域づくりに関する取組を含めた視察先を選定しました。

今回視察した羽田空港跡地第1ゾーン、及び泉南りんくう公園に共通していることは、まとまった事業用地が確保されていたことです。羽田空港においては沖合展開による跡地、関

西空港においては未利用のままであった公園用地が事業用地となっています。

成田空港においても更なる機能強化が進められる中、その効果を最大限に受け止めるための周辺地域づくりが求められていますが、まずは用地の確保が肝要である中、空港周辺は農地が広く散在しており、土地開発の障壁となっています。

そのため千葉県では、国家戦略特区による土地利用規制の緩和が提案され、現在、ワーキンググループでの検討が行われていますが、前向きに検討が進められ、土地利用規制緩和の実現と産業誘致が図られることを期待するところです。

更なる機能強化と合わせて進める周辺地域づくりは、騒音地域住民への地域振興策にも繋がることから、国及び県の動向を踏まえながら、当委員会の調査を進めていく必要があると感じています。

空港対策・機能強化等推進特別委員会
委員長 伊藤 竹夫