

新潟空港のアクセス改善に関する 報告書

平成 18年 12月

新潟空港アクセス改善検討委員会

目次

はじめに	1
1 新潟空港アクセスの現状と問題点について	2
2 新潟空港のアクセス改善の進め方について	3
(1)アクセスの改善を進めていく上での「シナリオ」の考え方	
(2)短期・中期・長期の取組を考える場合の留意点	
3 想定されるシナリオ案	5
絞り込まれる「短期」のシナリオ、改善策	
様々なシナリオ、改善策が考えられる「中期」及び「長期」	
シナリオ1	
シナリオ2	
シナリオ3	
4 提案	16
《参考》	17
委員の主な発言	
検討経過	
《関連資料》	

はじめに

新潟空港アクセス改善検討委員会は、北東アジアとの交流の「表玄関」として、また、国内における交流・交易の重要な結節点として、本県の拠点性を高めていく上で重要な新潟空港の機能強化のための空港アクセスの改善について、取組の考え方や改善策の内容について検討することを目的に平成 18 年 10 月に設置されました。

このたび、2回の委員会開催を経て、新潟空港アクセスの改善の段階的な取組の考え方や、改善案の内容についての検討結果を報告書として取りまとめることができました。

今後は、本報告書の内容を踏まえて、新潟空港のアクセス改善の取組を着実に進め、空港の利便性の向上や利用者の増加を図っていただくことを希望します。

新潟空港アクセス改善検討委員会

委員長	中出 文平	長岡技術科学大学環境・建設系 教授
委員	梅崎 治夫	財団法人新潟経済社会リサーチセンター 調査部長
委員	大串 葉子	新潟大学経済学部 助教授
委員	大塚 耕栄	シャープ新潟電子工業株式会社 常務取締役
委員	神保 裕昭	社団法人日本旅行業協会関東支部 新潟地区会長
委員	鈴木 聖二	新潟日報社 情報文化センター情報文化部長兼編集委員
委員	関根 繁明	明和工業株式会社 代表取締役社長
委員	谷藤 克也	新潟大学工学部 教授
委員	柳瀬 泰晴	エアラインズ・アソシエーション 新潟 会長

1.新潟空港アクセスの現状と問題点について

新潟空港へのアクセスは、他の地方空港と比較して、市街地に近接する空港であり、新潟駅からは、空港バスで約25分、タクシーで約20分となっていることから、アクセスには恵まれているといえます。

しかしながら、今後、新潟空港が北東アジアとの交流の「玄関口」として、また、国内における交流・交易の結節点として、空港利用圏域の拡大や空港利用者の増加を図っていく上では、現行の公共交通アクセスである空港バスに関し、次のような問題点が指摘されています。

《運行面》

空港からのバスダイヤ設定に問題がある。

新潟市近郊からの利用が不便。バスとバスの乗継が悪い。

《速達性、定時性、乗換円滑性》

鉄道と空港バスの乗り継ぎに時間がかかり、トータルのアクセス時間が長くなる。自家用車のほうが早く、便利だ。

新潟空港はバスの移動の所要時間は短いですが、待ち時間、乗換に要する時間を含めたトータルアクセス時間の点で他空港に劣る。

バスの定時性が低い。

新潟駅での降車場は問題がある。県外からの利用者に驚かれる。

《車両》

空港発のバスは乗客が多く、路線バスタイプの場合、ラッシュアワー並みの混雑の中で立ったままとなることがある。

路線バスタイプは荷物の収容スペースが無く不便だ。

また、新潟空港の最終アクセス手段としては、自家用車や社用車が全体の約50%を占めることから、「駐車料金の見直し」、「国道113号の空港前交差点の改善」、「新潟・新新バイパスの混雑解消」なども、空港の利便性向上という点で検討すべき課題です。

しかしながら、誰でも利用できるアクセス、遠隔地からの新潟空港利用者へのサービス向上や、環境問題への配慮という観点からは、今後の公共交通によるアクセスの改善が重要な問題であることから、本検討委員会としては、公共交通アクセスの改善に焦点を絞って議論しました。

2.新潟空港のアクセス改善の進め方について

(1) アクセスの改善を進めていく上での「シナリオ」の考え方

新潟空港アクセスの改善については、鉄軌道による空港直接乗入れを中心に、これまで様々な角度から調査、検討がなされてきました。しかしながら、事業採算性の問題から、現状で予測できる新潟空港の利用者数では早期実現が難しいことが明らかな状況です。

このような状況を受けて、「空港アクセス緊急プロジェクト会議」()は、「最初に短期的な取組として、早期に実現可能な空港アクセス改善策を実施して、空港利用者の着実な増加を促し、その後の中期的な取組、そして長期的な取組を進め、本格的なアクセスの整備に繋げて行くことが重要である」との認識を示しています。

本検討委員会としても、短期・中期・長期に分けて段階的に取組を進めていく中で、課題を一つひとつ解決し、本格的なアクセス鉄道整備が可能となる空港利用者のレベルに近づけていくことが現実的且つ妥当であると考えます。

段階的な取組を進めていく上で、重要なことは、短期・中期・長期のそれぞれの段階での改善策について、「ターゲットをどう設定し、需要の喚起に繋げていくか」、或いは「土地利用の状況変化を踏まえた上で、利用者をどう増やしていくか」、単にバスの乗車時間だけでなく「乗換のための待合せ時間も含めたトータルアクセス時間をどう短縮していくか」という考え方や、「環境にやさしい公共交通手段に対する社会的要請」など、その改善策を選択する状況やそれを踏まえた戦略などを組み込んだ、空港アクセス改善の「シナリオ」を描く必要があります。

「シナリオ」は、今後の空港アクセスに関連する情勢の変化や出来事について、様々な可能性を考慮した上で描く「筋書き」です。したがって、この「シナリオ」においては、ロングスパンの目標設定は、ある程度幅を持ったものとなります。また、「シナリオ」に基づくアクセス改善を進めながら、P (Plan)、D (Do)、C (Check)、A (Action) サイクルにより、情勢の変化、戦略の妥当性の検証などを行い、それぞれの時点での適切な選択を行い、次の段階へ繋げて行く取組が必要であると考えます。

「空港アクセス緊急プロジェクト会議」：平成 18 年 2 月、新潟県、新潟市、東日本旅客鉄道株、新潟交通株を構成員として設立され、短期間で実現できる空港アクセス改善に関して実務レベルで検討を行った。

(2)短期・中期・長期の取組を考える場合の留意点

アクセス改善の「シナリオ」の考え方に基づき、短期・中期・長期のそれぞれの取組を進める場合には、「ターゲット」を具体的にどのように整理するか、「どういう状況」を捉えてそれぞれの取組を考えるかなど留意すべき点があり、この点についても委員から様々な意見が出されました。

ターゲットについては、例えば、新潟市内からの航空旅客は自家用車利用者が多く、これらをターゲットとするのは難しい。また、新潟市近郊のビジネス客にとって、時間のかかる公共交通は選択され難いと思われることから、空港利用者自体を増やすためには、長岡市以遠や近隣県からの利便性を向上させること、即ち「パイの拡大」が重要です。

しかしながら、空港アクセスという公共交通サービスが事業として成り立つという「経済的な持続可能性」の視点から見た場合、新潟市内からの利用者や近郊のビジネス客を自家用車等から公共交通へシフトさせる、公共交通利用者の「割合」の拡大も重要です。

アクセス改善のターゲットという意味では、中・長期的にどのような客層が増えていくかを見極める必要があります。例えば、韓国、台湾、中国など海外からのビジネス客、旅行客の増加が見込まれ、新潟を経由した首都圏へのルートとしての重要性が高まれば、こういった客層をターゲットとするアクセス改善の検討が必要となります。

また、取組を進めていく上では、できる改善は直ちに実施していく必要があります。例えば、現行の空港バスの問題点として指摘されている、新潟駅での降車場の問題については、可能な限り早急な対応が求められます。

更に、ハード整備先行ではなく、利用者に対するサービス内容の不断の改善、またそのサービスの効果的なPRなど、利用者増加策としてのソフト面の対応を並行して実施していくことも重要です。サービス改善やPRとしては、様々なメニューが考えられますが、例えば、既の実施されている市内のホテルと空港間のバス送迎サービスの充実、アクセス利用者に対する航空情報の提供サービスなど、実施できるものについては順次取り組んでいくことが求められます。

また、特に短期については、需要喚起の効果と設備投資を考えた場合、バスやタクシーのサービス改善が望ましいこと、平成21(2009)年の新潟国体開催に伴う空港利用者の増加という「状況」を捉えた改善事業を展開し、短期的な利用者増加のトリガー(きっかけ)とすることができることに留意すべきと考えます。

3.想定されるシナリオ案

ここまでに検討したアクセス改善の進め方についての考え方を踏まえ上で、想定される今後の空港アクセス改善のシナリオ案を次頁以降にまとめました。シナリオの作成に当たっては、次の2つの理由から、中期及び長期に複数の改善案を組み入れた3つのシナリオを描きました。

- (1)短期、中期の取り組みを進める段階で、一定の段階までの事業効果の検証やその時点での空港アクセスを巡る状況を踏まえた最適選択を確実にするため、P(Plan)、D(Do)、C(Check)、A(Action)サイクルを実行しながら、事業の推進を図る必要があること。
- (2)一つの目標に向かって進み続ける所謂「右肩上がり」の時代と異なり、経済・社会情勢の変化が激しいことから、当初はある程度幅をもった目標を掲げ、情勢に応じて変化する目標に向けて柔軟に対応していくことが求められていること。

この3つのシナリオの「短期」及び「中期」、「長期」の基本的な考え方は次のとおりです。

絞り込まれる「短期」のシナリオ、改善策

短期的取組や委員から指摘のあった「できる改善は直ちに実施すべき」との観点から求められる「超短期」的取組については、予想される情勢変化の幅が狭いことなどから、いずれのパターンでも同じシナリオ、同じ改善策となっています。

様々なシナリオ、改善策が考えられる「中期」及び「長期」

中期及び長期のシナリオや改善策は、単一の目標を設定した「方向選択」のためのものではなく、現時点で予見できる将来の情勢変化やアクセス改善の取組などによって作り出して行くことが可能と思われる状況と、それに依拠して選択されるべき具体的な改善策をまとめたものであり、取組を進めるプロセスの中で、事業効果の検証や戦略の見直し、更には、情勢変化に応じた目標の変更などを前提としています。

今後、空港アクセス改善の取組を進める中で、実際の需要の伸び、土地利用の変化、関連事業の進捗などに応じて、適宜、「シナリオ」や「改善策」の見直しが行われ、場合によっては、これらのシナリオに描かれている中期、長期の鉄軌道の改善策とは異なる「新たなシナリオ」、「新たな改善策」が検討されることも想定されます。

実際の情勢変化などを十分に踏まえ、それぞれの時点における最適な改善策の選択が行われることを前提に「シナリオ」が描かれています。

シナリオ1 鉄道ネットワークを活用し、隣接県など利用圏域の拡大を図る案

《シナリオ》

短期

現行の空港アクセスの改善について、できることはすぐに実施することが必要。新潟空港需要の多い新潟市及び周辺からの利用者の利便性向上を図る。また、平成21年には新潟国体、その前年にはプレ国体など、全国からの空港利用者が増加する状況があることから、これらを好機とした新潟空港のアクセス改善を図る。

中期

短期における空港アクセス改善の効果により、需要が緩やかに増加。

新潟駅連続立体交差化や羽越線高速化によって、鉄道ネットワークの強化が見込まれる。

また、新潟駅における新幹線と在来線の同一ホーム対面乗換により、乗換利便性が向上することから、鉄道ネットワークを活用した隣接県からのアクセスルートを整備する。

長期

航空路の充実や、中期における空港アクセス改善等による航空需要の拡大に対応し、大量輸送が可能なシステムを整備する。

新潟駅連続立体交差事業の効果により新潟駅の拠点性が向上することから、近隣県や関東方面からの利用者にとって利便性の高いアクセスルートを整備する。

《シナリオに対応したアクセス改善案の提案》

	超短期	短期	中期	長期
	現行バス・ソフト改善	南口バス新設案	在来線活用・DMV案	白新線延伸案
	現行バス・ソフト改善	南口バス新設案	在来線活用・シャトルバス案	白新線延伸案

《アクセス改善案選定の考え方》

1. 超短期：現行バス・ソフト改善

(1) 改善の内容

緊急プロジェクト報告書の「緊急プロジェクト6案の検討結果一覧表（15頁添付、以下同様）」の「D-1案 現行バス改善案」のうち、早期に実施可能なソフト改善を実施する。

新潟駅の空港バス乗降場の検討、運行頻度増、乗換案内充実、PTPS()増設など

(2) 改善の考え方

ア 平成19年度中に事業を実施し、早期の改善効果発現を目指す。

イ 新潟国体にあわせた短期（南口バス新設案）に繋げる。

2. 短期：南口バス新設案

(1) 改善の内容

緊急プロジェクト報告書の「D-2案（超短期の改善のサービス水準を確保する）」

バス乗降場を駅舎近くに確保し、移動時間を含めたトータルアクセス時間を短縮

(2) 改善の考え方

ア 既存のバスや鉄道ネットワークを活用し、新潟市及び周辺からの利便性向上を図る。

イ 新潟駅南口を交通結節点とし、レール&バス、バス&バスの利便性を向上させる。

3. 中期：

在来線活用・DMV(2)案

(1) 改善の内容

緊急プロジェクト報告書の「緊急プロジェクト6案の検討結果一覧表」のC-1案

現行バスよりも速達性、定時性に優れる。ただし、在来線への導入可能性の検討、低輸送力のため、運行形態の検討が必要である。

(2) 改善の考え方

ア 2014年頃の実現を想定する。

イ 新潟駅の拠点性の向上による、軌道系での空港アクセスニーズの高まりを受けた取組。

ウ 最終目標の鉄軌道の空港乗入れ(白新線延伸)に繋がる取組とする。(新潟駅・大形駅・新潟空港の「人の流れ」の創出)

エ 短期的取組による需要増加に伴い、アクセス手段の多様化ニーズに対応する「速達性・定時性に優れたもつひとつの補完的アクセスルート」として整備する。

在来線活用・シャトルバス案

(1) 改善の内容

緊急プロジェクト報告書の「緊急プロジェクト6案の検討結果一覧表」のC-2案

現行バスよりも定時性に優れる。県北、山形方面からのアクセスの利便性が向上する。

新潟駅で白新線に乗り換える利用者にとっては、新潟駅と大形駅での2回乗換えが必要となる。

(2) 改善の考え方

ア 2014年頃の実現を想定する。

イ 羽越線高速化、新潟駅における新幹線と在来線の同一ホーム対面乗換など、鉄道ネットワークの強化を活かした取組。

ウ 短期的取組による需要増加に伴い、アクセス手段の多様化ニーズに対応する「定時性に優れたアクセスルート」として整備する。

エ 大形地区が「東新潟地区の交通結節点」や「空港へのゲートウェイ」のようなコンセプトを持つ地区となれば、投資の持続的効果が見込める。

4. 長期：白新線延伸案

(1) 改善の内容

ア JR白新線を大形駅付近で分岐し、空港へ直接乗入れさせる。

イ 新潟駅で上越新幹線、越後線、信越線からの利用者を、また大形駅で県北・山形方面からの利用者を受け入れて空港へ輸送する。

(2) 改善の考え方

ア 中期以降の需要の拡大による大量輸送の必要性和、大形駅～空港間における軌道系の公共交通整備のニーズの高まりを受けた取組。

イ 鉄道ネットワークの強化を活かし、近隣県や関東方面への利用圏域の拡大、需要の増加を図る。

ウ 越後線、信越線からの乗入れが増加すれば、新潟市近郊からの利便性が更に向上する。

シナリオ2 都市内交通需要を取り込むことにより、サービスレベルの向上を図る案

《シナリオ》

短期

シナリオ1と同じ

中期

短期における空港アクセス改善の効果により、需要が緩やかに増加。臨港貨物線沿線における住宅地、商業地としての土地利用が進むことで発生する沿線の需要を取り込んで「都市内交通」型のアクセスで改善を図る。

長期

需要の拡大に対応した鉄軌道による大量輸送が求められる。中期の取組を活かすことが求められるが、新潟駅連続立体交差事業により新潟駅周辺の土地利用が進み、新潟駅からの在来線新線整備が困難となり、事業性確保の面からも都市内需要を取り込めるアクセスでの対応となる。

《シナリオに対応したアクセス改善案の提案》

超短期	短期	中期	長期
現行バス・ソフト改善	南口バス新設案	臨港貨物線 DMV 案	臨港貨物線・LRT案

《アクセス改善案選定の考え方》

1. 超短期 現行バス・ソフト改善

シナリオ1参照

2. 短期 南口バス新設案

シナリオ1参照

3. 中期 臨港貨物線活用・DMV 案

(1) 改善の内容

緊急プロジェクト報告書 8頁「緊急プロジェクト6案の検討結果一覧表」のB案

沿線の需要を取り込むため、中間駅を軌道(約2km)上に1箇所設置

現行バスより定時性に優れる。ただし、低輸送力のため、運行形態の検討が必要である。都市内交通であるため速達性の改善は限定的であり、空港の利用圏域拡大効果は弱い。

(2) 改善の考え方

ア 2014年頃の実現を想定する。

イ 緩やかな需要増加に対応する空港バスの補完的ルートの位置づけ。

ウ アクセスルート沿線が新潟市の土地利用計画により住宅地、商業地へ転換し、これに伴って発生する交通需要を取り込む。

エ 空港需要に加え、沿線の市内交通需要をターゲットとして取込み、経済性を確保し、高い運行頻度などのサービスを実現する。

オ 長期におけるLRTなどの空港乗入れに繋がる新潟駅・市内中心部・新潟空港の「人の流

れ」の創出効果が期待できる。

4.長期 臨港貨物線・LRT(3)案

(1)改善の内容

ア 新潟駅連続立体交差事業による駅高架下広場及び新潟空港を起終点に、臨港貨物線を活用したLRT

イ ルー Hは都市内交通需要取り込みを念頭に置いたルート

(2)改善の考え方

ア アクセスルート沿線の土地利用が進展し、拡大する都市内交通需要を取り込む。

イ 新潟駅連続立体交差事業の完成後、新潟駅周辺に高密度な土地利用が展開し、駅からの新たな在来線軌道整備は困難となり LRT などが現実的となる。

ウ より健全な事業採算性を確保する観点から、トータルコストが比較的安価な LRTにより、都市内需要を取り込む。

シナリオ③ 特色ある国際線の利用が激増し、広域的需要に対応する案

《シナリオ》

短期

シナリオ1と同じ

中期

関東圏等広域からの需要増加に応じた取組

新幹線の空港乗入れの実現に向けて、既存の新幹線車両基地施設を利用したアクセスルートを設置する。

長期

広域(国内、海外)からの需要増加に応じた取組

新幹線空港乗入れにより利用者の利便性、速達性を大幅に高める。

《シナリオに対応したアクセス改善案の提案》

超短期	短期	中期	長期
現行バス・ソフト改善	南口バス新設案	新幹線車両基地活用案	新幹線空港乗入れ案

《アクセス改善案選定の考え方》

1. 超短期：現行バス・ソフト改善

シナリオ1参照

2. 短期：南口バス新設案

シナリオ1参照

3. 中期：新幹線車両基地活用案

(1)改善の内容

緊急プロジェクト報告書の「緊急プロジェクト6案の検討結果一覧表」のA案

新幹線ゆえの高額な費用(整備及び運行)を必要とする反面、車両基地までの運行であるため、新幹線の高速性が活かしきれない。

新幹線の運行頻度の向上がない場合、バスアクセスなどサブルートの確保が必要。

(2)改善の考え方

ア 短期的取組以降の需要の大幅な増加が前提となる。

イ 新幹線空港乗入れに向けた先行投資。

ウ コスト大だが、北東アジアへの表玄関を目指すには必要なコストと判断する。

エ 新幹線沿線(長岡市以南)、北関東、首都圏の需要の大幅な増加に対応。

4. 長期：新幹線空港乗入れ案

(1)改善の内容

新幹線車両基地まで延伸した新幹線をさらに空港まで接続

新幹線の運行頻度の向上がない場合、バスアクセスなどサブルートの確保が必要。

(2)改善の考え方

- ア 中期的取組以降の需要の大規模な増加が前提となる。
- イ ロシア極東、中国東北三省などの北東アジアへのゲートウェイとしての新潟空港の地位が確立し、同地域との航空路線が新潟に集約されれば、新潟空港利用客が飛躍的に増える可能性がある。
- ウ 中国などからの湯沢、北関東などへの観光客、ビジネス客の大幅増へ繋げる取組である。
- エ 新幹線の強みを活かした高速ネットワークの形成によるサービス水準の大幅アップ、空港のイメージアップ効果による利用者の増加が見込まれる。

- 1 「PTPS(公共車両優先システム)」
光学車両検知器等を使用し、バスの接近を感知し、信号機について赤信号の短縮又は青信号の延長を行い、バスの運行を円滑にするシステム
- 2 「DMV (デュアル・モード・ビークル)」
線路と道路の両方を走行できる新型車両
- 3 「LRT (ライト・レール・トランジット)」
都市内や近郊での運行を行う次世代の軌道系交通システム

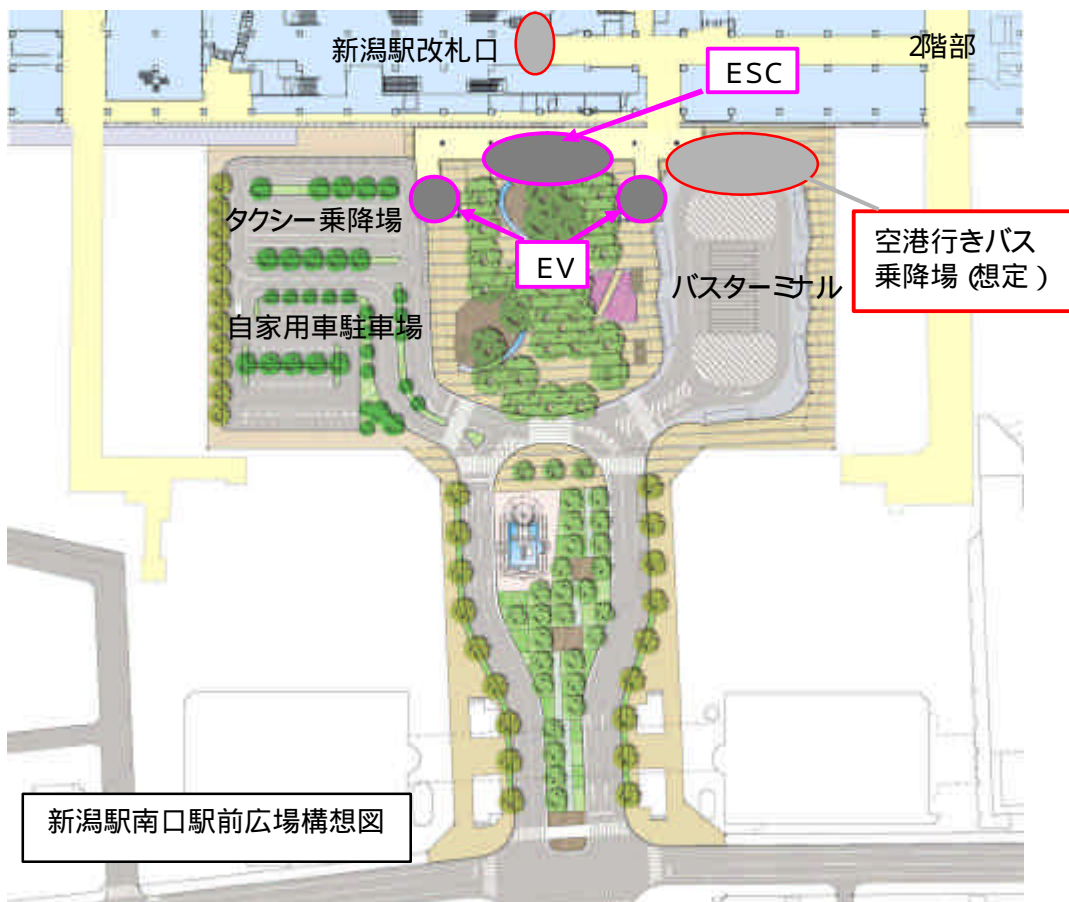
現行バス・ソフト改善 (超短期的取組)

- 新潟駅の空港バス乗降場の検討 (下図参照)
- 運行頻度増
- 乗換案内充実 (新潟駅内での案内版設置など)
- PTPS増設 (PTPS設置箇所増など)

新潟駅万代口平面図

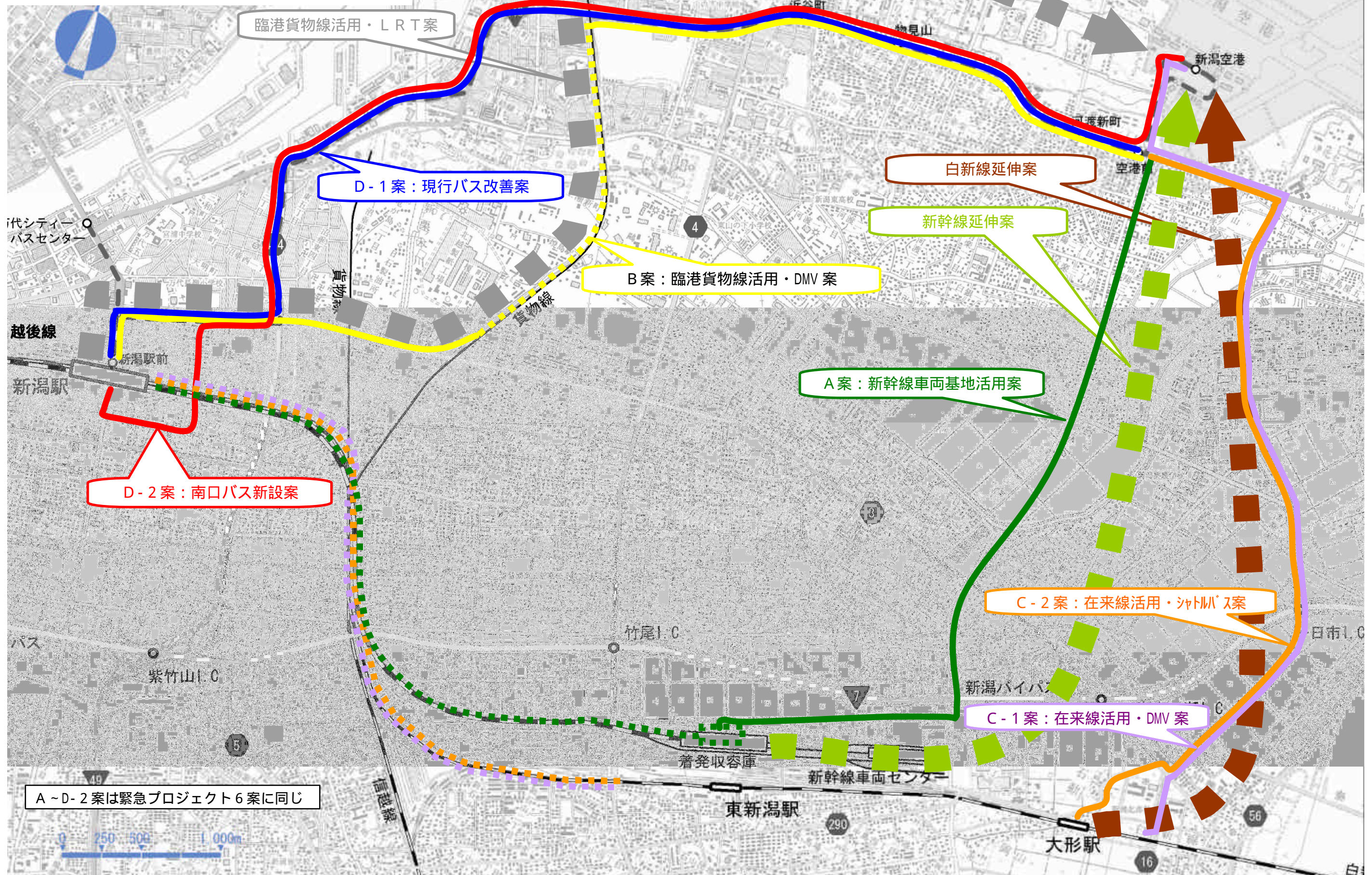


南口バス新設案 (短期的取組)



新潟駅南口駅前広場構想図

短期・中期・長期的取組案のルート図(案)



図中の各案のうち、新潟駅発着のバスとDMVの経路については一例であり、検討の余地がある

抜粋： 緊急プロジェクト6案の検討結果一覧表

		A案： 新幹線車両基地活用案	B案： 臨港貨物線活用・DMV案	C-1案： 在来線活用・DMV案	C-2案： 在来線活用・シャトルバス案	D-1案： 現行バス改善案	D-2案： 南口バス新設案
		新幹線車両基地付近に新幹線新駅を設置し、新潟駅から新駅までは新幹線、新駅から空港まではシャトルバスで結ぶ案	DMVを導入し、臨港貨物線の区間では線路走行、それ以外は道路走行により、新潟駅と空港を結ぶ案	DMVを導入し、新潟駅から大形駅付近までは在来線（白新線）を走行、大形駅からは道路走行により空港と結ぶ案	新潟駅から大形駅までは在来線を利用し、大形駅から空港まではシャトルバスで結ぶ案	万代口広場駐車場を立体化し、万代口駅広内にバスの降車場を確保するほか、運行頻度の増、案内拡充、車両改善等を行う案	新潟駅連続立体交差事業で南口広場にエスカレーター、エレベーター、バスバースが整備されることに合わせ、空港バスを南口より発着させるほか、運行頻度の増、案内拡充、車両改善等を行う案
利用者の視点	速達性	・所要時間：約 25 分	・所要時間：約 30 分	・所要時間：約 28 分	・所要時間：約 33 分	・所要時間：約 35 分	・所要時間：約 35 分
	定時性	・ルートの一部を鉄道利用することで定時性が向上	・ルートの一部を鉄道利用することで定時性が向上	・ルートの一部を鉄道利用することで定時性が向上	・ルートの一部を鉄道利用することで定時性が向上	・PTPS増設により定時性が向上	・PTPS増設により定時性が向上
	乗換円滑性	・新幹線利用者以外は新潟駅と新駅での2回乗換 ・現行バスに比べ運行頻度は減少（現30分1本 約45分1本）	・新潟駅における1回乗換 ・新潟駅における乗降場所については、現行バスと同じ乗場、降場を想定	・新潟駅における1回乗換 ・新潟駅での乗換は屋内移動のみ（現行バス：屋外移動あり）また、乗換の歩行距離は現行バスよりも短い。	・新潟駅と大形駅での2回乗換となるが両駅とも乗換は屋内移動のみ、また、乗換の歩行距離は現行バスより大幅に短縮する。 ・運行頻度向上約20分1本	・新潟駅における1回乗換 ・空港到着客の新潟駅における乗換円滑性の向上 ・運行頻度の増、乗換案内充実等による乗換円滑性向上	・新潟駅における1回乗換 ・新潟駅における乗換円滑性は向上する。 ・運行頻度の増、乗換案内充実等による乗換円滑性向上
供給者の視点	主な施設整備等の内容	・新駅の整備 ・駅前広場及びアプローチ道路の整備 ・運行管理システムの改編	・DMV車両導入 ・モードインターチェンジ（バス・列車のモード切替）部整備 ・信号・保安システム等の整備	・DMV車両導入 ・モードインターチェンジ（バス・列車のモード切替）部整備 ・新潟駅の乗降場整備 ・信号・保安システム等の整備	・乗換円滑性を重視した大形駅改良（バス・鉄道の対面乗換設備、エスカレーター、エレベーター設置） ・大形駅におけるロータリー、バス乗降場等の整備 ・バス車両の購入	・万代口駐車場の立体化 ・万代口広場へのバス降車場設置 ・PTPS増設 ・運行頻度増などのための新規車両導入	・南口広場の第1段階整備に合わせバス乗降場を設置 ・PTPS増設 ・運行頻度増などのための新規車両導入
	概算費用	約80億円（新駅、駅広整備費のみ） 新幹線運行管理システム改編、現行ダイヤ維持に必要な車両調達、清掃等メンテナンス体制の整備などに高額な費用が見込まれる。	約2億円（車両導入費のみ） 信号・保安システム等などの整備に相当な費用が見込まれる	約3億円（車両導入費のみ） 乗降場、信号・保安システム等などの整備に相当な費用が見込まれる。	約18億円（駅改良、ロータリー・乗降場等整備費、新規バス購入費） 空港アクセスルートとしての利便性のみを考慮した施設整備であり、タクシー、自家用車のための施設整備は含まれない。	約3～4億円（駐車場整備費のみ） PTPS増設費、新車両導入費は含まない	必要な施設は連立事業の中で整備される。 PTPS増設費、新車両導入費は含まない
案の特徴 主な課題等		新幹線利用者にとっては、速達性の改善効果が高いが、運行頻度は平均45分に1本（現行バス：30分1本）に減少 高額な整備費の財源確保の問題 新幹線運行経費を賄う収入の確保の問題 ・現状で予測できる新潟空港利用者数を前提とした鉄道収入（区間約4km）では事業採算性が厳しい 整備主体、運行主体の調整の問題（JR東日本は整備主体、運行主体にならないため、3セクが必要となる。）	DMV 実用化に向けた課題 ・H19.4からJR北海道において、不定期での試験運行が開始され、信号・保安システムや雪対策など安全性・信頼性の確保をはじめとする実用化に向けた取組がスタートする。 信号・保安システム等が確立したとして、その整備に必要な費用の財源確保の問題 通常のバスよりも少ない乗車定員の問題（28人/台） 整備主体、運行主体の調整の問題（JR東日本は整備主体、運行主体にならないため、3セクが必要となる。）	新潟駅での乗換時間、距離の短縮などにより、速達性、定時性とも、その改善効果がB案よりも高いが、B案と同じ課題のほかに以下の課題がある。 運行頻度の高い白新線への乗入れには、B案よりも高いレベルの安全性、信頼性が求められる。 DMVの規格では、通常の鉄道駅ホームでの乗降ができないことから、専用の乗降施設整備が必要	既存の鉄道サービスを活用してアクセスの頻度を現行の30分1本から20分1本に改善し、定時性、速達性の向上を実現 大形駅での乗換円滑化のための駅改良、ロータリー・バス乗降場等整備のための用地確保等に一定の時間を要する 乗換距離の大幅な短縮などにより一定の乗換円滑性向上が実現できるが、2回乗換の抵抗感をさらに低減する必要があり、以下のような方策の検討が考えられる。 a. シャトルバスへのICカード（例：SUICA）導入 b. 乗換情報、航空情報等の情報提供サービスの強化	万代口広場整備計画と整合しないため立体化される駐車場の供用期間は10年程度（二重投資の問題） 駐車場整備以外の改善策の多くはソフト面でのサービス改善であり、バス事業者など関係者間の調整により以下のようなサービス改善が短期間で実現可能。 a. 運行頻度の増 b. 乗換案内、情報提供の充実 乗換円滑性を更に高める方策として、ICカード（例：SUICA）導入の検討などが望まれる。	バスバース近くにエスカレーター、エレベーターが整備されることで鉄道利用者の乗換利便性が格段に改善される。 必要なハード整備が新潟駅連続立体交差事業で確実に実施される。また、バス事業者など関係者間の調整により以下のサービス改善が短期間で実現可能。 a. 運行頻度の増 b. 乗換案内、情報提供の充実 乗換円滑性を更に高める方策として、ICカード（例：SUICA）導入の検討などが望まれる。

1 「DMV」・・・デュアル・モード・ビークル： 線路と道路の両方を走行できる新型車両

2 「PTPS」・・・公共車両優先システム： 光学車両検知器等を使用し、バスの接近を感知し、信号機について赤信号の短縮又は青信号の延長を行い、バスの運行を円滑にするシステム

4.提案

今回、「空港アクセス緊急プロジェクト会議」の報告書を受けて、今後の空港アクセス改善の進め方や「シナリオ」案、短期・中期・長期の取組について検討した結果として、次のとおり提案します。

新潟県や新潟市をはじめとする関係団体におかれては、これらの提案を踏まえ、新潟空港アクセスの改善を進め、着実に新潟空港利用者を増やし、新潟空港の活性化、本県の拠点性の向上が図られることを期待します。

- (1) 空港アクセス改善の積極的な推進と状況に応じたシナリオの見直し
 - ・ 北東アジアとの交流の「表玄関」を目指す新潟県にとって、新潟空港の拠点性向上は重要な課題であり、そのためには空港アクセスの改善が急務です。
 - ・ アクセス改善に当たっては、短期・中期・長期に分けて取組を進める必要があり、本検討委員会は、現時点で予測できる将来の情勢変化と、それに応じた具体的改善案を内容とする複数の「シナリオ」を描きました。
 - ・ これらの「シナリオ」は、将来の実際の情勢変化等に応じて「再評価」、「見直し」、また「新たなシナリオ」の検討が行われることを前提としています。
 - ・ したがって、空港アクセス改善を積極的に進める中で、適宜、改善効果を検証、分析し、実施した事業の評価を行った上で、その時点での情勢変化を踏まえ「シナリオ」や「改善策」を見直し、空港利用者の着実な増加を実現して行くことを提案します。
- (2) 短期的取組、超短期的取組の推進
 - ・ 短期的な取組については、平成20(2008)年までの可能な限り早い時期にアクセス改善を実施し、新潟国体開催(2009年)による空港利用者の増加の機会を好機として捉え、十分に活かす必要があります。
 - ・ 具体的には、新潟駅連続立体交差事業と連携した、新潟駅南口と新潟空港を結ぶ空港バスの運行を提案します。
 - ・ しかし、本検討委員会において指摘された現行の空港アクセスの問題点については、いわば「超短期的」な取組として、早急な改善が求められます。
 - ・ 具体的には、現行の空港バスの乗降場所や運行ダイヤの改善及び定時性の向上などが求められることから、関係団体の積極的な取組が必要と考えます。
 - ・ また、これらの取組については、事業開始後、随時その事業効果の検証を行い、利用者の立場に立ったサービスの提供に努めることも関係者に求めます。

平成18年12月6日

新潟空港アクセス改善検討委員会

委員長 (署名)

参考》

委員の主な発言

第1回の検討委員会では「空港アクセス緊急プロジェクト会議」がまとめた「新潟空港アクセス緊急プロジェクト報告書」を中心に議論を行い、現行アクセスの問題点やアクセス改善の進め方について以下のような意見、提案が出されました。

第2回においては、第1回の会議などで出された意見・提案に基づいて作成された短期・中期・長期のシナリオ案の「たたき台」を中心に、想定されるシナリオ、具体的改善案について議論しました。また、メールなどによる意見聴取の中で、各委員から以下のような意見、提案が出されました。

これらの議論を経て、本編がまとめられています。

1.新潟空港アクセスの問題点

(1) 空港バスについて

ア 運行面

空港からのバスダイヤが悪い。長時間待つ場合がある。

長岡からのバスアクセスが悪く、朝一の便に間に合わない路線がある。

新潟市近郊からの利用が不便。

バスとバスの乗り継ぎが悪い。

イ 速達性、定時性、乗換円滑性

鉄道と空港バスの乗り継ぎによるアクセスは時間がかかる。自家用車の方が速い。

新潟空港は所要時間だけが短く、待ち時間や乗換え時間を含めると他空港に比べて劣る。

バスの定時性が悪い。

新潟駅での乗降場所の状況はひどい。県外から来る利用者に驚かれる。

ウ 車両

空港からのバスに乗る際、乗車数が多く押し込められることがある。

路線バスタイプは荷物の収容スペースが無く不便。

2.新潟空港のアクセス改善の進め方について

(1)アクセスの改善を進めていく上での「シナリオ」の考え方

ターゲットを明確にし、需要喚起に繋げる必要がある。

(新潟市内からの自家用車利用者をターゲットとすることは難しい状況。新潟市近郊のビジネスユースにとって、時間がかかる公共交通の利用は選択されにくい状況。利用者を増やしていくために、長岡市以遠や近隣県からの利便性を向上させることは戦略的に有効である。)

公共交通機関網の状況、出発地から新潟駅までの所要時間等を考え、ターゲットを絞っていく必要がある。

新潟駅・空港間の土地利用との整合を図り、利用者を増やしていく必要がある。

ひとつ上のステージの空港にすることが重要である。

環境に優しい公共交通手段が整備される必要がある。
経済的に持続可能でなければならない。(一定の事業性が確保されなければ公共交通サービスは持続しない。)

トータルアクセス時間が短縮される必要がある。(バスの乗車時間だけでなく、乗換に要する待合せ時間を含めたトータルの所要時間の短縮が重要である。)

新潟空港の利用度を高めることを考えると、新潟駅・空港間のアクセス改善のみでは効果がない。県内、県周辺の交通機関の状況を十分に検討する必要がある。

(2)短期、中期、長期の取組を考える場合の留意点

できる改善は直ちに実施して行く必要がある。現行の空港バスの問題点は早急に改善する必要がある。例えば、新潟駅での乗降場所、運行ダイヤ、車両などの改善に積極的に取り組む必要がある。

長期で何をやるかを整理し、短期中期と言わず今やれることを直ちにやること。

将来的に鉄道でも、短期、中期は需要を喚起でき、設備投資を抑えたもの、つまりバスかタクシーによるアクセスの改善を検討する必要がある。

ソフト面で改善できることは多く、ハード整備先行ではなく、一体的に改善していくべき。
《ソフト施策の例示》

- ・ 市内ホテル・空港間のバス送迎サービス
- ・ アクセス利用者に対する航空情報の提供サービス
- ・ 空港行き急行バスと路線バス(快速・各停)の差別化
- ・ 鉄道とバスが連携したサービス
- ・ 隣接県も含めたバス利用の利便性のPR
- ・ イベント等と連携した臨時バスの運行

短期は国体で空港利用が増えることをトガーとした施策。

長岡以遠や近隣県からの利便性を向上させることが重要である。

中・長期的にどういった客層が増えて行くかを見極める必要がある。海外からのビジネス客、旅行客の増加が見込まれ、新潟を経由した首都圏へのルートとしての重要性が高まるなら、こういった客層にターゲットを絞ったアクセス改善の検討も必要となる。

海外へ渡航の場合、鉄道、バスなど公共交通での利用が多くなる。

アクセス、イグレス()両方を短くすることが必要である。

(自家用車によるアクセス関係)

駐車料金の見直しができるか。

国道113号の空港前交差点の信号改善が必要である。

新潟・新新BPの混雑解消によるアクセスの改善が必要である。

「イグレス」空港へ至るまでの交通をアクセスというのに対し、空港から目的地へ至るまでの交通をイグレスとら。

3.想定されるシナリオと、それに応じた具体的改善案

(1)短期

費用を抑え、需要を喚起するという意味で、空港バスの利便性を向上させる案がよい。

短期的に可能な案はC2案(在来線活用・シャトルバス案)、D1案(現行バス改善案)、D

2案(南口バス新設案)だろう。需要喚起に即効性があると思われるのはD1案、D2案。できる改善は直ちに実施する必要がある。D1案を先行させて、新潟駅連続立体交差事業の進捗に合わせてD2案に切り替えるやり方もある。空港行きバス全車をPTPS対応とし、定時性の向上を図る必要がある。

(2)中・長期

今後の土地利用と整合性を図った改善策が必要である。

長期は必ずしも鉄軌道によらなくてもよいのではないか。今からそこまで見出せないと思う

鉄軌道にはJR、LRTなどがあり、DMVの延長などもあるかもしれない。柔軟に考えてよい。

隣接県など遠方からのアクセスを改善し、利用圏域の拡大、利用者の増加を目指すのであれば、将来像としては、鉄道乗入れが良い。

長期でもバスの案を完全に捨てる必要は無い。

C2案についてはコスト面など、実現への課題が多い。

(3)その他

DMVは技術的に未確定で短期では厳しい。

空港からの利用者を鑑みると、DMVはキャパシティの面で疑問。

臨港貨物線活用DMV案は線路の改良が必要かもしれない。

検討経過

第1回検討委員会：10月24日(火)16:30～18:30 県庁201会議室

出席：中出委員長、梅崎委員、大串委員、大塚委員、鈴木委員、関根委員(代理：岡村参事)、谷藤委員、柳瀬委員

欠席：神保委員

内容：

本検討委員会の目的、会議の運営方法、スケジュールなどの確認

「空港アクセス緊急プロジェクト会議」がまとめた「新潟空港アクセス緊急プロジェクト報告書」を中心に、アクセス改善の進め方などについて検討・意見交換

第2回検討委員会：11月9日(木)10:00～12:00 自治会館901会議室

出席：中出委員長、梅崎委員、大串委員、大塚委員(代理：尾竹係長)、神保委員、鈴木委員、関根委員、柳瀬委員

欠席：谷藤委員

内容：

短期・中期・長期のシナリオ案の「たたき台」を含む「検討委員会報告書(案)」について意見交換

各委員の意見、提案を踏まえ修正の上、各委員にメールなどにより報告・確認の上、報告書最終案を作成することとした

資料》

1. 現状の問題点

「緊急プロジェクト報告書」において、現状の空港アクセスに関して従来から指摘されている問題点を次のように整理している。

新潟空港へのアクセス手段は、バス、タクシー、自家用車となっており、渋滞や突発的な交通事故等の道路事情により所要時間が変動する。

広域からの公共交通によるアクセスは、ほとんどの場合、新潟駅又は万代シティバスセンターでの乗継が必要である。

新潟駅での新幹線から空港バスへ乗換える際、水平移動距離が約420m、上下移動が3階レベルから1階レベルであって、乗換移動の距離が長く、経路が複雑で分かりにくい上に案内が充分ではない。

新潟空港から新潟駅へのバスは、終着での降車場が新潟駅から約150m離れた「帝石ビル前」となっており、バス降車後は駅まで屋外を歩き、途中の交差点を通過しなければならない。

新潟駅から空港へのバスは、30分間隔で運行されているものの、新幹線との接続では、待ち時間が20分以上発生するケースが多く見られる。

空港バスは「急行」、「快速」、「各停」の3種類のサービスがあり、「急行」の車両が高速バスタイプ（1ドア、トランクルームあり）であるのに対し、「快速」「各停」は通常の市内路線バスタイプ（2ドア、トランクルームなし）の車両であり、快適性の点で問題がある。

新潟駅万代口バス乗場は、屋根のあるバス待合スペースが狭いため、バス待ち客が多い場合、大きな荷物を持ったまま屋外でバスを待つことになる。

万代口バス乗場では、バス利用者は大型バスに挟まれた狭い通路を歩いて乗車する。トランクルームのある急行バスの場合、トランクルームへの荷物の搬入と乗客の移動が輻輳している。

2. 新潟空港利用者アンケート結果関連データ

本年7月末に実施された「新潟空港利用者アンケート」()の結果から、現行の空港アクセスの問題点に関連するデータ

新潟空港利用者アンケートの実施概要：	
アンケート実施時期	平成18年7月29日～8月1日（4日間） 国際線は全路線をカバー
アンケート回答者数	693名（国内線：510名、国際線：183名） 出発旅客（アクセス旅客）のみ。到着旅客（イグレス客）に対しては調査していない。
アンケート場所/方法	国内線、国際線搭乗待合室/面接聞き取り方式

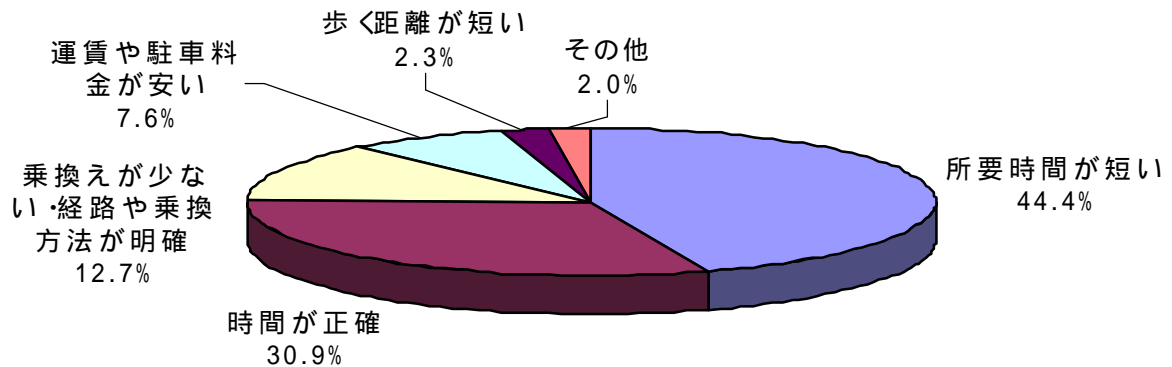
ア アクセス交通手段に関する意見

アンケート協力者693名のうち、139名からアクセス交通手段について意見が出され、そのうち半数がバスに関する意見であり、内容は以下のとおりです。

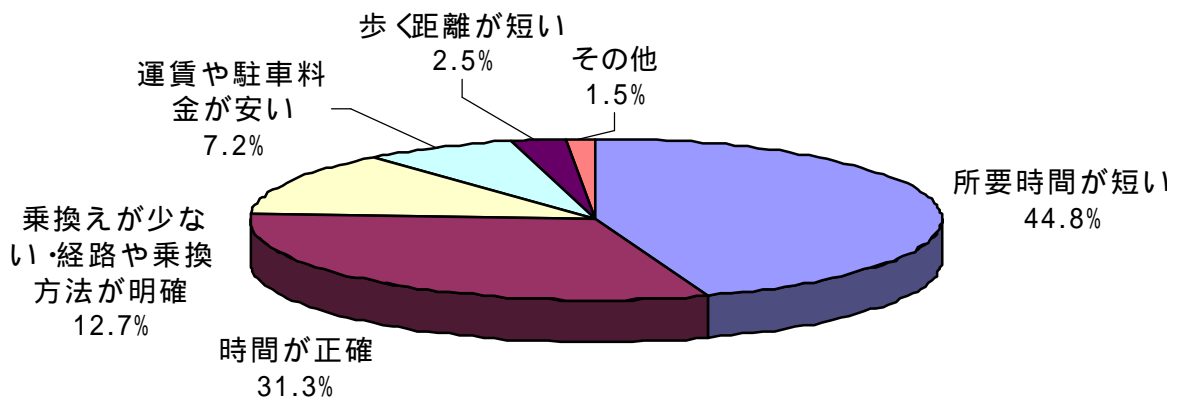
- ・「空港バスの本数が少ない」 23名
- ・「路線数が少ない」 7名

- ・乗継が悪い」 6名
- ・案内が悪い」待ち時間が長い」手荷物の置き場が無い」 5名
- バス以外の多数意見としては
- ・空港の駐車場料金が安い」 16名
- ・道路が渋滞して困った」 8名

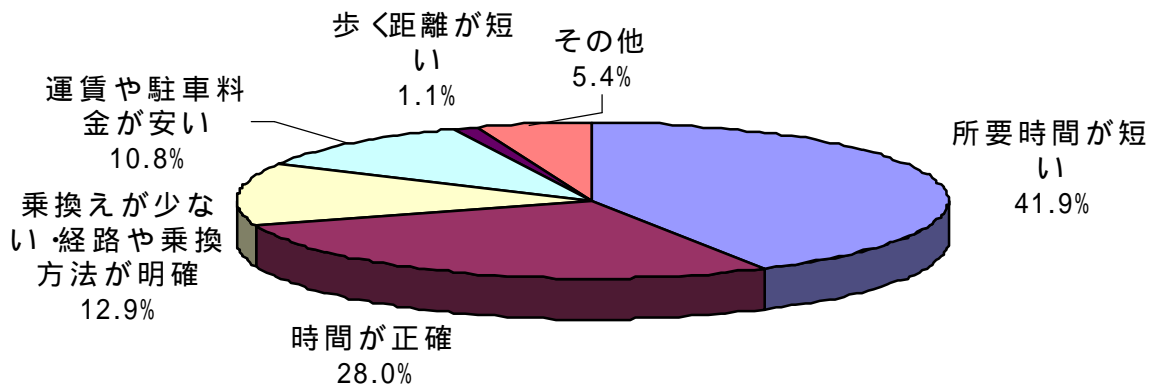
イ アクセス交通手段を選ぶ場合に重要視すること
新潟空港利用者(全体)が最重要視すること



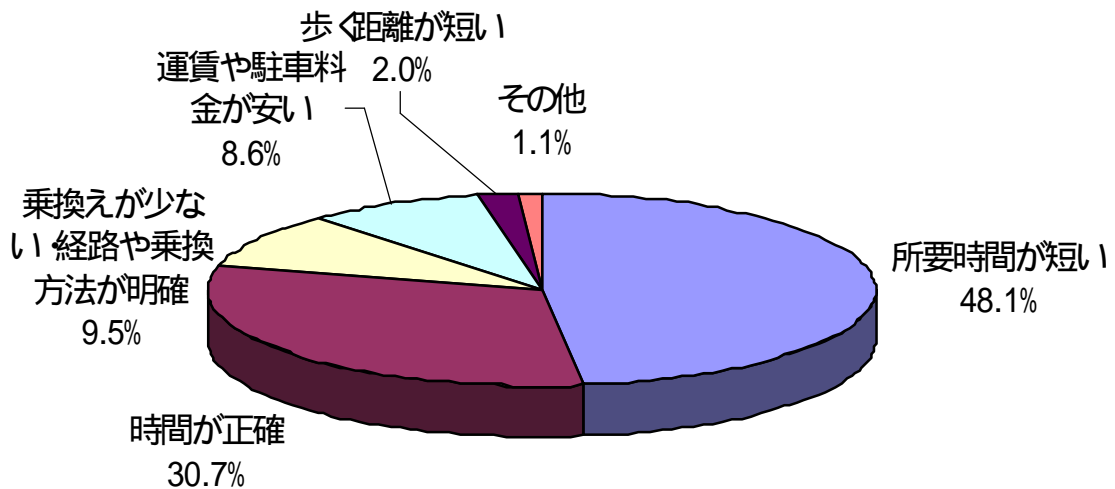
新潟空港利用者のうち県内出発旅客が最重要視すること



新潟空港利用者のうち県外出発旅客が最重要視すること



新潟市内出発旅客が最重要視すること



新潟空港からの出発客がアクセス手段選択の際に最も重要視することは、「所要時間が短い」、「時間が正確」、「乗換えが少ない経路や乗換方法が明確」の順で、この傾向は出発地が県内、県外にかかわらず同様に見られます。新潟市内出発の旅客の場合、「所要時間が短い」ことを重視する人の比率が若干高くなっています。

ウ 実際に利用したアクセス交通手段の選択理由 (複数回答)

新潟空港からの出発客は、空港バス、タクシー或いは自家用車等、何らかの交通手段を1つ又は2つ以上利用して空港にアクセスしていますが、利用者がその交通手段を選択した理由の上位3つを利用者の出発地別、選択した交通手段別に整理すると以下の通りとなります。

出発地別

県内・新潟市内のみ (回答件数全体 (1089 件) の 87.7% を占める) (単位: 件数、%)

全体 (955)		国内線 (743)	国際線 (212)
1	所要時間が短い (30.2)	所要時間が短い (27.8)	所要時間が短い (39.3)
2	料金が安い (16.0)	料金が安い (17.8)	荷物が多かった (15.2)
3	その交通手段しか知らなかった (9.9)	その交通手段しか知らなかった (11.8)	料金が安い (9.8)

上記イでみたとおり、アクセス交通手段選択の際に「最も重要視すること」の設問に対しては、「所要時間が短い」が出发地を問わずトップでした。

新潟市内出発旅客の場合を見ると、「所要時間が短い」ことを理由に、実際に交通手段を選択していることが分かります。しかし、「最も重要視」において、「時間が正確なこと」と「乗換えが少ない経路や乗換方法が明確」がそれぞれ2位、3位でしたが、実際の交通手段選択理由としては「料金が安い」、「その交通手段しか知らなかった」、「荷物が多かった」などでした。

国際線出発旅客の実際の交通手段選択理由の2位が「荷物が多かった」であることは、国際

線旅客の特徴を表していると言えます。

県内・新幹線沿線(長岡以遠)のみ

(単位:件数、%)

全体(134)		国内線(48)	国際線(86)
1	所要時間が短い (22.0)	料金が安い (20.5)	所要時間が短い (38.7)
2	料金が安い (17.4)	乗換が少ない (17.9)	荷物が多かった (22.6)
3	.乗換が少ない .荷物が多かった (14.7)	所要時間が短い (15.4)	.料金が安い .出発時刻に遅れる心配がない .鉄道・バスの利用が不便 (9.7)

新幹線沿線(長岡以遠):長岡市、小千谷市、魚沼市、十日町市、南魚沼市、湯沢町

県内・新幹線沿線(長岡以遠)出発旅客を見ると、国内線利用者が、料金の安さや乗換の少なさを理由に、実際の交通手段を選択したことが分かります。また、国際線旅客について、荷物の多さが交通手段選択に大きな影響を与えていることは新潟市内と同様です。

県内・その他

(単位:件数、%)

全体(309)		国内線(240)	国際線(69)
1	所要時間が短い (24.6)	所要時間が短い (23.3)	所要時間が短い (29.0)
2	鉄道・バスの利用が不便 (13.3)	鉄道・バスの利用が不便 (14.2)	荷物が多かった (23.2)
3	荷物が多かった (10.7)	料金が安い (12.9)	鉄道・バスの利用が不便 (10.1)

県内・その他:新潟県内のうち、新潟市、新幹線沿線(長岡以遠)以外の市町村

県内・その他からの出発旅客について特徴的なことは、「鉄道・バスの利用が不便」であることが、交通手段選択行動に大きな影響を与えていることです。

県外

(単位:件数、%)

全体(134)		国内線(48)	国際線(86)
1	所要時間が短い (24.6)	その交通手段しか知らなかった (20.8)	所要時間が短い (29.1)
2	その交通手段しか知らなかった (17.2)	料金が安い (18.8)	.料金が安い .その交通手段しか知らなかった (15.1)
3	料金が安い (16.4)	所要時間が短い (16.7)	乗換が少ない (12.8)

実際に選択した交通手段別

)最終アクセスが自家用車等

(単位 :件数、%)

全体 (517)		国内線 (331)	国際線 (186)
1	所要時間が短い (30.8)	所要時間が短い (28.4)	所要時間が短い (34.9)
2	荷物が多かった (14.5)	鉄道・バスの利用が不便 (14.5)	荷物が多かった (21.0)
3	鉄道・バスの利用が不便 (13.2)	荷物が多かった (10.9)	鉄道・バスの利用が不便 (10.8)

)最終アクセスが空港バス

(単位 :件数、%)

全体 (274)		国内線 (228)	国際線 (46)
1	料金が安い (36.1)	料金が安い (39.0)	所要時間が短い (32.6)
2	その交通手段しか知らなかった (19.3)	その交通手段しか知らなかった (19.3)	.料金が安い .その交通手段しか知らなかった (21.7)
3	所要時間が短い (17.9)	所要時間が短い (14.9)	乗換が少ない (17.4)

)最終アクセスがタクシー

(単位 :件数、%)

全体 (163)		国内線 (131)	国際線 (32)
1	所要時間が短い (39.9)	所要時間が短い (38.9)	所要時間が短い (43.8)
2	その交通手段しか知らなかった (11.7)	その交通手段しか知らなかった (13.0)	荷物が多かった (15.6)
3	荷物が多かったから (9.8)	乗換が少ない (9.9)	.時間が正確 .乗換が不便 (待ち時間が長い など) (9.4)

「自家用車等」、「タクシー」で空港にアクセスした出発旅客は「所要時間が短い」こと、空港バス利用者は「料金が安い」ことを主な理由に挙げています。

「自家用車等」利用者は、「鉄道・バスの利用が不便」を主な理由の一つとして挙げていますが、これは、出発地(自宅、会社等)からの公共交通が不便であることを表しているのではないかと考えられます。

「タクシー」利用者が、その選択理由として「その交通手段しか知らなかった」を挙げていることは、鉄道・バスやバス・バス利用によるアクセス方法があること自体が知られていないことの証左かもしれません。また、「乗換が不便(待ち時間が長いなど)」を挙げていることは、新潟駅での乗換に伴う待ち合わせ時間の長さなどと無関係では無いと思われれます。

3.航空旅客動態調査の関連データ

国土交通省航空局が実施した以下の調査から、新潟空港と平成 19 年 3 月の空港アクセス鉄道開業に向けて準備が進む仙台空港のバスによるアクセスや利用圏域に関するデータを抜粋し、両空港を比較

<u>平成 17 年度航空旅客動態調査：</u>	
(1)	わが国における国内航空旅客の流動パターン、属性・旅行目的、アクセスの実態等を把握する調査
(2)	調査実施日 平成 17 年 10 月 12 日 (水)と10 月 16 日 (日)の2日間 (平成 15 年度調査の場合は、11 月 12 日 (水))
<u>平成 16 年度国際航空旅客動態調査：</u>	
(1)	出国旅客及びトランジット旅客を対象として、属性、流動パターン、アクセスの実態等を把握する調査
(2)	調査実施日 平成 16 年 8 月及び 11 月に実施、新潟空港については 8 月 6 日 (金)、7 日 (土)、8 日 (日)及び 11 月 19 日 (金)、20 日 (土)、21 日 (日)

(1)空港アクセスにバスを利用する者の構成比

		新潟空港	仙台空港	備考
バス利用者 構成比	国内線	19.5%	22.9%	選択肢：「空港バス」「市内バス」と答えた乗降客
	国際線	31.1%	37.8%	選択肢：「空港直行バス」「路線バス」と答えた出国者

(平成 17 年度空港利用者数)

空港利用者数		新潟空港	仙台空港	
	国内線	101 万人 / 年	296 万人 / 年	
	国際線	23 万人 / 年	29 万人 / 年	

(アクセスバス利用者の推計)

アクセスバス利用者数		新潟空港	仙台空港	
	国内線	20 万人 / 年	68 万人 / 年	
	国際線	7 万人 / 年	11 万人 / 年	
	合計	27 万人 / 年	79 万人 / 年	

国際線旅客を含む最新データに基づいて推計すると、上記表の最下段にあるとおり

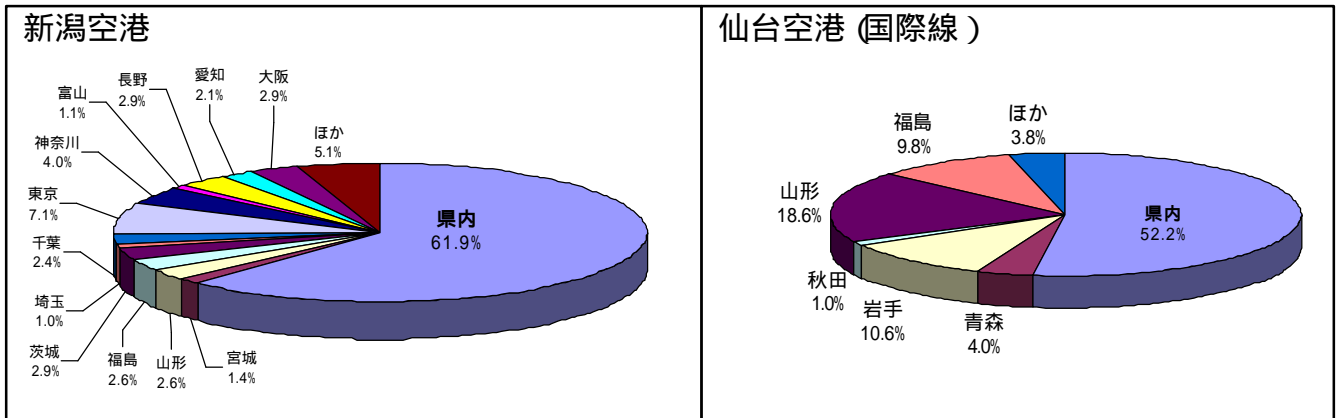
新潟空港： 約 27 万人 / 年

仙台空港： 約 79 万人 / 年

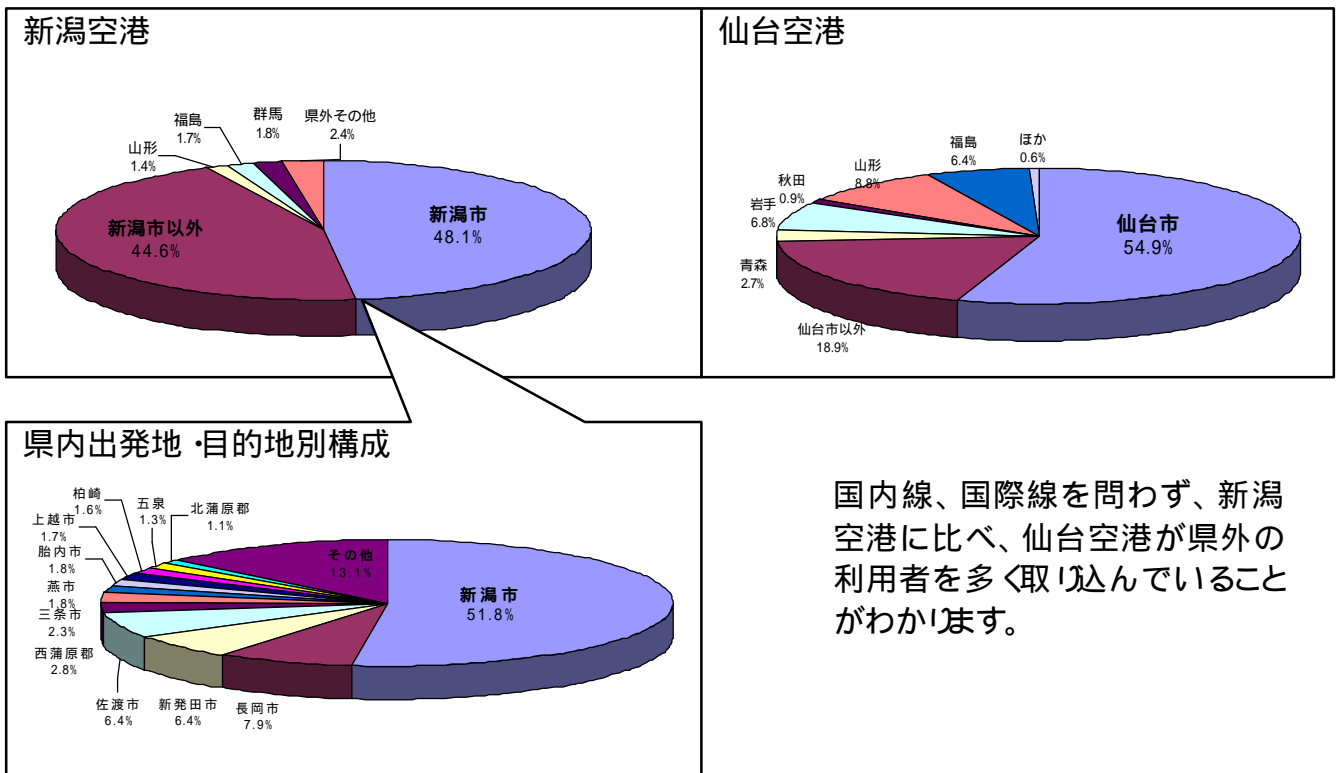
となります。

(2)空港の利用圏域

ア 国際線日本人出国旅客の居住地構成 (平成 16 年度国際航空旅客動態調査)



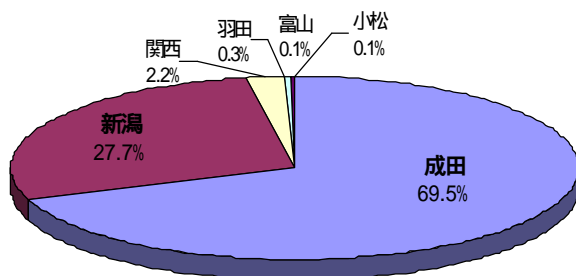
イ 国内線乗降旅客の出発地・目的地別構成 (平成 17 年度航空旅客動態調査)



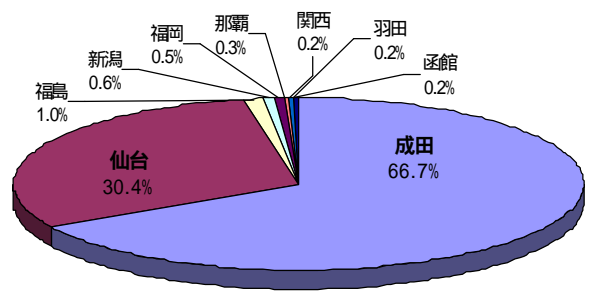
国内線、国際線を問わず、新潟空港に比べ、仙台空港が県外の利用者を多く取り込んでいることがわかります。

ウ 県内居住者の出国空港別構成 (平成 16 年度国際航空旅客動態調査)

新潟県居住者



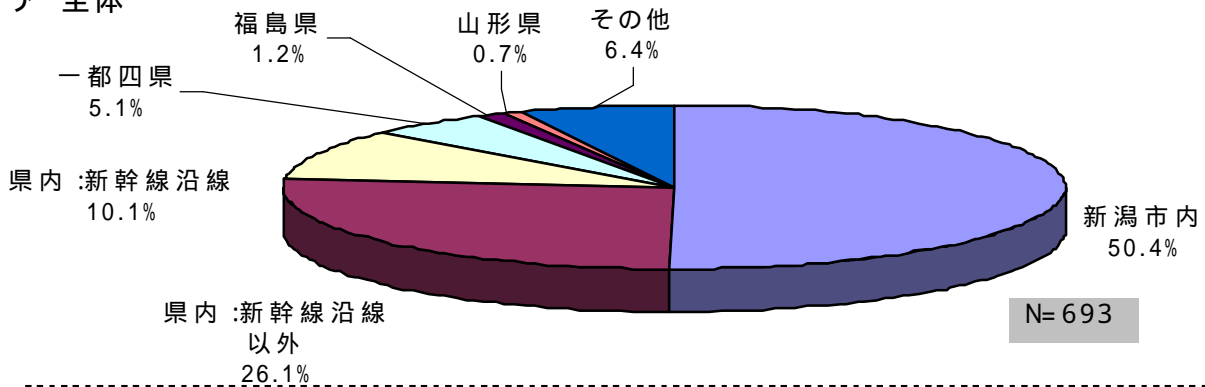
宮城県居住者



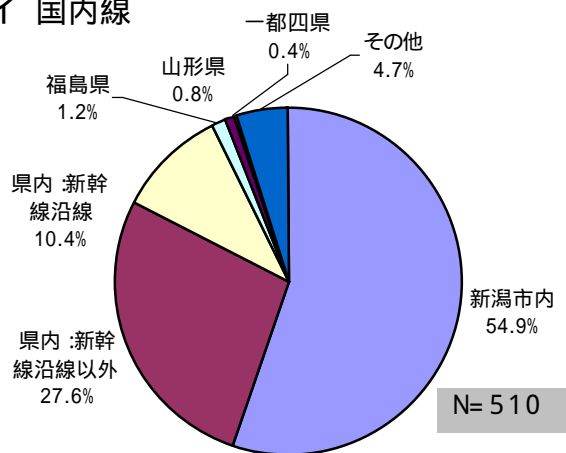
2.新潟空港利用者アンケート結果の抜粋

(1)出発地別の割合

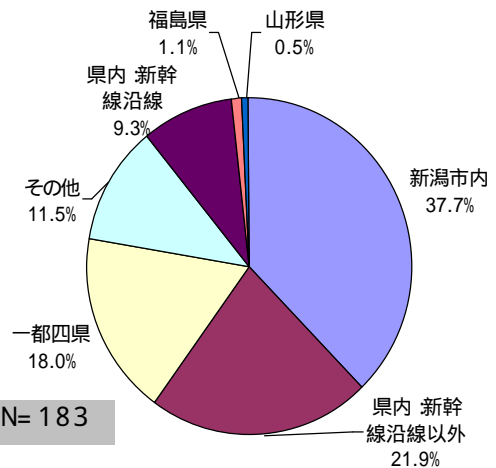
ア 全体



イ 国内線



ウ 国際線



「県内 新幹線沿線」

「県内 新幹線沿線以外」

「一都四県」

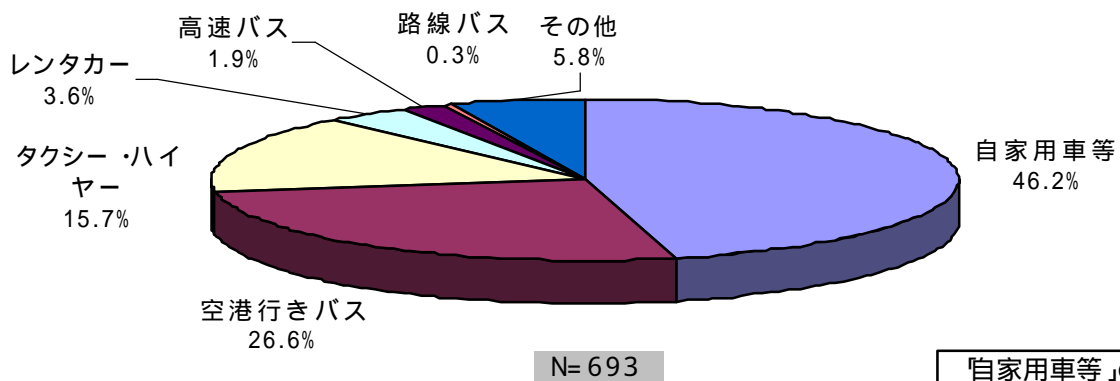
長岡市、小千谷市、魚沼市、十日町市、南魚沼市、湯沢町

県内のうち、新潟市、長岡市以遠以外の市町村

東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、群馬県

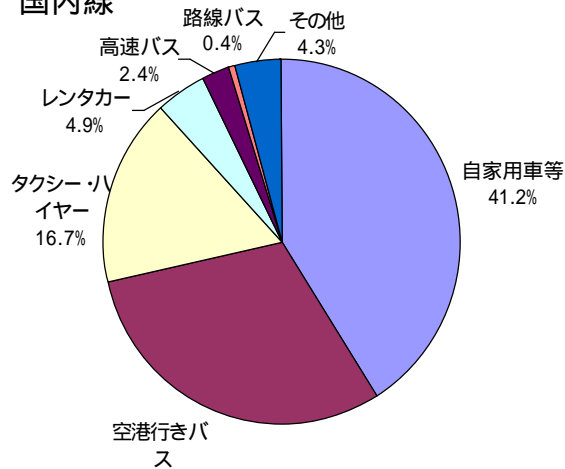
(2)最終アクセス交通手段別構成比

ア 全体



「自家用車等」の内訳：	
送迎	25.8%
自分で運転	20.4%

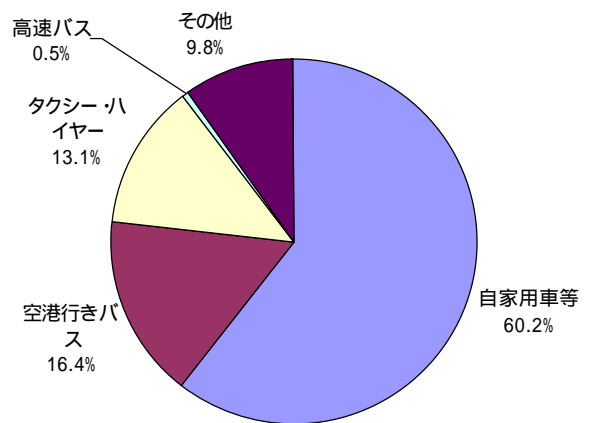
イ 国内線



N= 510

「自家用車等」の内訳：
送迎 22.4%
自分で運転 18.6%

ウ 国際線



N= 183

「自家用車等」の内訳：
送迎 35.5%
自分で運転 24.6%

(3)出発地別最終アクセス交通手段構成比

ア 新潟市内

(単位:件数、%)

交通手段	全体 (349)		
	国内線 (280)	国際線 (69)	
自家用車等	45.0	37.5	75.4
空港行きバス	27.2	32.1	7.2
タクシー・ハイヤー	21.5	22.9	15.9
その他	6.3	7.5	1.4

イ 新幹線沿線 (長岡以遠)のみ

(単位:件数、%)

交通手段	全体 (68)		
	国内線 (51)	国際線 (17)	
自家用車等	42.6	29.4	82.4
空港行きバス	35.3	47.1	
タクシー・ハイヤー	14.7	15.7	11.8
その他	7.4	7.8	5.8

「高速バス」1件 / 5.8%

ウ 県内-その他

(単位:件数、%)

交通手段	全体 (183)		
	国内線 (143)	国際線 (40)	
自家用車等	60.7	54.5	82.5
空港行きバス	18.0	21.7	5.0
タクシー・ハイヤー	9.3	8.4	12.5
その他	12.0	15.4	0

「レンタカー」:8件 / 4.4%、「高速バス」:4件、2.2%、「路線バス」:1件、0.5%、「その他」:9件、4.9%

エ 県外（一都四県）

（単位：件数、％）

交通手段	全体 (35)		
		国内線 (2)	国際線 (33)
空港行きバス	62.9	0	66.7
タクシー・ハイヤー	17.1	0	18.2
自家用車等	11.4	0	12.1
その他	8.6	100.0	3.0

オ 県外（山形県、福島県）

（単位：件数、％）

交通手段	全体 (13)		
		国内線 (10)	国際線 (3)
自家用車等	53.8	40.0	100.0
空港行きバス	23.1	30.0	0
高速バス・レンタカー	23.1	30.0	0