

# 空港アクセス改善検討委員会

平成21年度

第1回

議 事 資 料

平成21年6月11日

## 空港アクセス改善の今年度の主な取組について

新潟空港のアクセス改善は、本県の拠点性を高める上で重要な空港機能を強化することで、北東アジアとの交流の表玄関化に資するとともに、昨今の航空各社による地方路線再編の動きや、2010年の羽田空港再拡張による首都圏発着枠の拡大を契機とした地方空港間の競争の中で、本県の優位性を確保するためにますます重要性を増している。

この空港アクセス改善は、平成18年12月の本委員会の提言を踏まえ、超短期、短期、中・長期の段階的取組を、継続的な効果検証・評価による見直しを加えながら進めている。

21年度は、短期及び中・長期的取組を次により進める。

### 1 短期的取組〔南口空港バスの運行〕

- 昨年度まで検討を行ってきた新潟駅南口発着の空港直行バスが、平成21年4月1日から運行を開始した。今年度は、利用者の動態や満足度等を調査し、南口空港バスの事業効果を検証する。

※ 本運行後の取組の評価

### 2 中・長期的取組〔軌道系アクセス案の課題検討〕

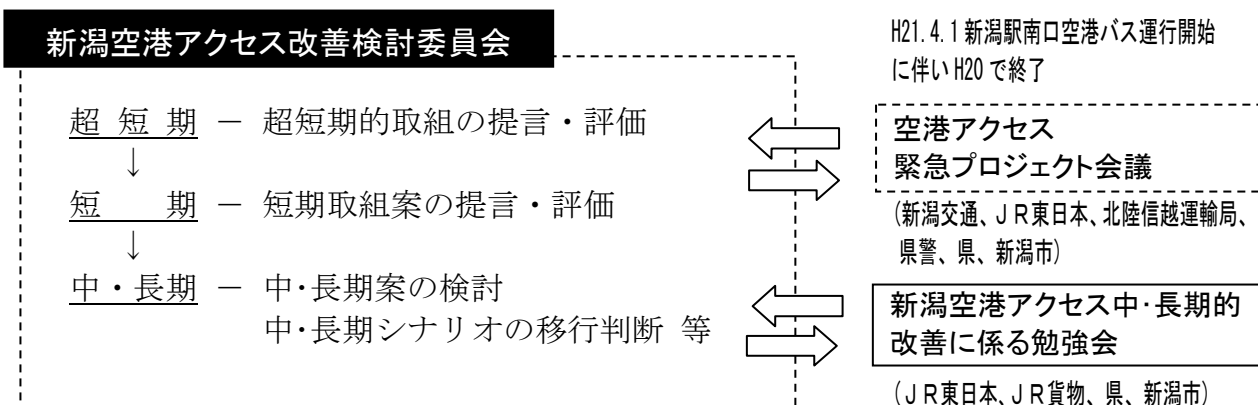
- (1) 軌道系アクセス案(臨港貨物線活用案、在来線活用案、新幹線活用案)について、技術・安全面の課題を中心に実現化に向けた検討を進める〔19年度から継続〕。
- (2) 併せて、
  - ① (1)による案の絞り込みが進み、今年度で概ねその検討が終了すること
  - ② P D C Aサイクルにより短期改善策による空港利用者増に向けた取組を進めるとともに、中期改善案が実現を想定する「2014年頃」を見据え、段階的シナリオの見直しに向けた検討を進めていく必要があること
  - ③ 需要や社会情勢の変化等に際し、中・長期への移行時期の迅速な判断のための準備を進める必要があること、から  
次のステップとして、事業化に際する制度面の課題、需要、採算性等の課題、さらに昨年度から継続中の民間資金を活用した事業化可能性についても、順次検討を進めていくこととする。

※ 改善案の検討・評価、シナリオの見直し

\* 中・長期的取組 : ここまでの取組を進める中で、実際の需要の伸びや情勢変化等を踏まえ最適な改善策を実施(中期:2014年(H26)頃の実現を想定)

(参考)

○空港アクセス改善検討のスキーム



○中・長期的取組の検討について

年度	空港アクセス改善検討委員会	中長期勉強会
H21	<ul style="list-style-type: none"> <li>改善案の検討・評価</li> <li>シナリオの見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各案の課題整理と検討</li> <li>「中・長期関連調査」調査事項検討と評価</li> <li>民間資金を活用した事業化可能性の検討</li> <li>事業化に必要な制度面の検討</li> </ul>
H22以降	<ul style="list-style-type: none"> <li>改善案の検討・評価</li> <li>シナリオの見直し</li> <li>中期シナリオ移行時期の判断</li> </ul>	

● 新潟空港旅客数年度別集計表

(単位：千人)

年度	H10	H15	H16	H17	H18	H19	H20
国内線	1,016	1,084	1,238	1,006	1,019	965	840
国際線	155	161	216	230	239	228	209
合計	1,171	1,245	1,454	1,236	1,258	1,193	1,049
前年度比%	100.1	97.1	116.8	85.0	101.8	94.8	87.9

平成20年度新潟空港利用状況

(平成20年4月1日～平成21年3月31日)

(単位：人、%)

	平成20年度		平成19年度		対前年度比		
	利用者数	利用率	利用者数	利用率	増減	比率	
国内線	札幌線	164,724	59.0%	171,397	61.0%	△ 6,673	96.1%
	佐渡線	2,705	59.6%	12,886	56.4%	△ 10,181	21.0%
	名古屋線	116,157	47.2%	134,886	51.5%	△ 18,729	86.1%
	中部国際	73,150	42.1%	88,693	46.8%	△ 15,543	82.5%
	名古屋(小牧)	43,007	59.2%	46,193	63.5%	△ 3,186	93.1%
	大阪線	448,483	59.1%	458,310	58.5%	△ 9,827	97.9%
	伊丹	448,483	59.1%	457,777	58.7%	△ 9,294	98.0%
	JL	250,473	57.0%	255,231	57.9%	△ 4,758	98.1%
	NH	198,010	62.1%	202,546	59.7%	△ 4,536	97.8%
	神戸			533	14.6%	△ 533	0.0%
	福岡線	64,278	68.8%	137,609	59.2%	△ 73,331	46.7%
	沖縄線	43,481	54.7%	49,651	61.9%	△ 6,170	87.6%
	臨時・チャーター便	430	71.7%	412	37.0%	18	104.4%
<b>国内計</b>	<b>840,258</b>	<b>57.5%</b>	<b>965,151</b>	<b>58.0%</b>	<b>△ 124,893</b>	<b>87.1%</b>	
国際線	ハバロフスク線	19,016	61.0%	22,477	62.7%	△ 3,461	84.6%
	イルクーツク線						
	ウラジオストク線	21,053	68.1%	23,386	76.2%	△ 2,333	90.0%
	ソウル線	102,248	73.3%	89,064	63.6%	13,184	114.8%
	ハルビン線	32,285	49.8%	36,284	54.9%	△ 3,999	89.0%
	上海線	10,440	42.9%	18,247	59.2%	△ 7,807	57.2%
	グアム線	16,152	48.7%	20,801	61.3%	△ 4,649	77.7%
	<b>定期計</b>	<b>201,194</b>	<b>62.1%</b>	<b>210,259</b>	<b>62.3%</b>	<b>△ 9,065</b>	<b>95.7%</b>
	チャーター便	(52便) 7,482	79.0%	(134便) 17,737	75.7%	(△82便) △ 10,255	42.2%
<b>国際計</b>	<b>208,676</b>	<b>62.6%</b>	<b>227,996</b>	<b>63.2%</b>	<b>△ 19,320</b>	<b>91.5%</b>	
<b>合計</b>	<b>1,048,934</b>	<b>58.4%</b>	<b>1,193,147</b>	<b>58.9%</b>	<b>△ 144,213</b>	<b>87.9%</b>	

(利用率 = 利用者数 / 提供座席数)

**短期的取組について**  
**<新潟駅南口空港バスについて>**

**1 利用者状況（4月）**

19年度の運行頻度アップ社会実験前と比べ、バス利用率は2.9%上昇。

(人：日平均)	H21年4月	H19年社会実験結果	
	南口空港バス 終日20分間隔を基本	実験前 概ね終日30分間隔 7/6～9	実験中 終日20分間隔 12/15～17, 21
新潟空港利用者数	2,683	3,586	2,612
うち空港バス利用者数	513	582	508
バス利用率（機関分担率）	<b>19.1%</b>	16.2%	19.4%

\* 「新潟空港利用者数」：航空会社提供データによる

\* 「空港バス利用者数」：平成21年度 新潟交通集計データによる

：平成19年度 バス利用者のうち、航空便利用者の数（空港ビル関係者など航空便利用者でない者は除く、アンケート回答からの推計値

\* 「21.4月利用者集計」：空港利用者計80,516人（前年比89.8%）、空港バス利用者計15,405人

（参考）新潟駅万代口発着空港線（各停）の運行再開

- ・ H21. 5. 1～ 22便/日（観光バスタイプ車両）
- ・ 〃. 6. 1～ 平日30便/日、土休日26便/日（観光バス・路線バスタイプ車両併存）
- ＊ 新潟駅(万代口)～万代シティバスターミナル～(113号)～新潟空港

◇新潟空港での乗降者数（H21. 5. 14～20）498人

1日当たり71人（乗車44人/日、降車27人/日）

└ 南口空港バス利用者513人/日の13.8%に相当。

乗車理由としては、以下のことが想定される。

- ・ 旧来からの万代口利用者が利用（H19社会実験：空港線利用者の約10%が万代BCの乗降者）
- ・ 路線バスとしての選択
- ・ 待ち時間のないバスへの乗車
- ・ 新潟駅南口直行バスと万代口路線バスとの混同 → 案内誘導の徹底等が課題

## 2 今後の取組

事業効果を検証するため、利用者動態等の調査（アンケート）を実施する。

[ 8月、10月、12月（予定） ]

- ◇ 利用者数調査
  - ・空港バス利用者数・利用率の動き
- ◇ 利用者属性調査
  - [ 利用者の住所、出発地、目的地、旅行目的、全交通手段等の調査・分析 ]
  - ・新たな利用者の取り込み状況（広域利用者、他交通手段者）
  - ・既存利用者の転移状況 等
- ◇ 新たなサービスに対する利用者意見聴取
  - ・案内表示
  - ・料金支払い 等
- ◇ 自由意見

⇒ 検証結果を踏まえ、取組内容を検討

### (参 考)

H19 社会実験アンケート項目（アクセス）	H21 アンケート項目（案）
1. 出発地	1. 出発地
2. バスに乗るまでの交通手段	2. バスに乗るまでの交通手段
3. 空港利用の有無 (搭乗便の確認)	3. 空港利用の有無 (搭乗便の確認)
4. 旅行目的	4. 旅行目的
5. バスの満足度（5段階評価） <ul style="list-style-type: none"><li>・待ち時間</li><li>・バス停までの案内</li><li>・バス車両の快適さ</li><li>・バス本数</li></ul>	5. バスの満足度（5段階評価） <ul style="list-style-type: none"><li>・待ち時間</li><li>・バス停までの案内</li><li>・バス車両の快適さ</li><li>・バス本数</li><li>・バス停の環境</li><li>・券売機の使いやすさ</li><li>・荷物扱い</li></ul>
6. バス運行にかかる優先度 <ul style="list-style-type: none"><li>・トランクルームがある</li><li>・必ず座れる</li><li>・20分間隔で運行している</li></ul>	
7. 自由意見	7. 自由意見

## 中・長期的取組の検討状況について

◎ 軌道系による中・長期アクセス案（臨港貨物線活用案、在来線活用案、新幹線活用案）の実現化に向け検討を進めてきた。臨港貨物線活用案、在来線活用案を中心とした現時点での課題等の検討状況は、次のとおり。

### 1 中・長期各案の検討状況

#### ア 技術・安全面の課題による実現可能性の整理

現在の検討段階

- 各案共通の課題
  - J R 新潟駅への乗入れの可能性（H 1 9）
- 個別案の課題（H 1 9～）
  - 臨港貨物線から新潟駅への接続、大規模支障物件等
  - 白新線延伸案の概略、大規模支障物件等
  - その他

上記検討の結果、事業化可能性のある案について、需要、採算性等の課題の検討に進む

#### イ 需要、採算性等の課題の検討

	新潟駅への乗入れ	今年度の検討事項			現時点での総合評価	備考
		*1 JR新潟駅乗入可能性	*2 臨港貨物線への接続	*3 支障物件等		
<b>臨港貨物線活用案</b>						
LRT						
新線(幹線道路)	駅前広場	検討中	検討中	検討中	検討中	・新潟駅～臨港貨物線間の課題の抽出
新線(側道)(参考)	専用新ホーム	○		(▲#1)		#1 新潟駅周辺整備事業との整合性等(新線(側道)部分)
鉄道直行(参考)						
新線(側道)	専用新ホーム	○	△#2	▲#1	▲	#1 新潟駅周辺整備事業との整合性等(新線(側道)部分) #2 大規模な軌道、踏切、周辺道路工事が必要等
	JR 在来線ホーム	▲#3	△#2	▲#1	▲	#1 新潟駅周辺整備事業との整合性等(新線(側道)部分) #2 大規模な軌道、踏切、周辺道路工事が必要等 #3 ピーク時の新潟駅乗入れは困難(線路の平面交差)
JR 在来線		△#4	×#5		×	#4 新潟駅への乗入れ可否(連立事業後の運行スケジュール決定後) #5 新幹線高架支障等(短絡線接続)
<b>在来線活用案</b>						
シャトルバス						
白新線延伸		△#4		検討中	検討中	・ルート案の概要検討中 #4 新潟駅への乗入れ可否(連立事業後の運行スケジュール決定後)
<b>新幹線活用案</b>						
シャトルバス						
新幹線延伸						

\*1 JR新潟駅乗入れ可能性：連続立体交差化事業後の新潟駅ホームの新規路線受入能力や新ホームの設置可能性等

\*2 臨港貨物線への接続：新幹線高架等の大規模構造物等を回避した上で技術的に臨港貨物線に接続可能か

\*3 支障物件等：その他大規模な支障物件等の回避、道路等への影響、その他

×：採用困難 ▲：大きな課題あり △：現時点での判断は困難、懸案事項等あり

○：現時点で大きな支障なし 空欄：未検討

## 2 平成20年度の検討結果

### (1) 臨港貨物線活用案（LRT案）

#### ● 新潟駅～臨港貨物線接続間の幹線道路上にLRT軌道を敷設する案

新潟駅～東大通り～明石通り～県道新潟・新発田・村上線～臨港貨物線のルート  
を想定して、以下の課題が見つかった。

(H20調査で抽出された課題)

- 新潟駅への乗入れ
  - ・ 新潟駅周辺整備事業との整合性、駐車場の位置 等
- 交差点処理
  - ・ 交通安全対策、信号の表示方式 等
- 道路幅員の問題
  - ・ 県道新潟・新発田・村上線の幅員が狭い（大部分の区間は2車線）ため、駐車場の設置が困難
  - ・ 特に馬越跨線橋は幅員が狭く、現行の交通量を考えると、跨線橋の架け替え等の対応が必要になると想定される。
  - ・ 車線減線に伴う道路幅員構成の検討
- 現況交通への影響
  - ・ 東大通り 平日 交通量 41,252 台、混雑度 1.24
  - ・ 明石通り 平日 交通量 31,435 台、混雑度 1.06
  - ・ 榎町 平日 交通量 20,524 台、混雑度 1.67

(新潟駅連続立体事業完成後は、交通形態が大きく変わることが予想される)
- 臨港貨物線へのアプローチ、接続方法
- 定時性、速達性を確保した運行
  - ・ 必要な駐車場、行き違い設備等を設置した上で、定時性、速達性の確保が可能か（空港バスに対する定時性、速達性の大幅な改善が要請される） 等

### (2) 在来線活用案（白新線延伸案）

#### ● 白新線から分岐して新潟空港へ接続する案

白新線からの分岐地点を設定した上で、想定される複数のルート案の概略の検討を行った。

#### <主なポイント>

- いくつかの想定ルート案が示されたが、概ね大規模な支障物を避けたルート設定が可能と思われる
- 大規模な住宅移転が必要となる地区が生じる
- 中間駅の設置により、文教施設、周辺住民等の利便性の向上が期待される

#### <主な課題>

- 大形駅の大規模改良が必要
  - ・ 白新線接続部の平面交差を避け、白新線の運行に支障が生じないようにするためには、大形駅へのホームの新設等が必要（ホーム新設、駅舎大規模改修、白新上り線移設（立体交差化）、信号設備の改修、周辺道路（県道曾野木一日市線）、水路の付け替え等）
- A滑走路の廃止、短縮や施設利用の見直しが必要
- 大規模な横断構造物が必要
  - ・ 新新バイパス、山ノ下東港線、通船川、113号

### 3 今後の進め方

軌道系アクセス案(臨港貨物線活用案、在来線活用案、新幹線活用案)について、次により検討を進める。

#### (1) 技術・安全面の課題の検討〔H19～継続〕:

案の絞り込みが進捗 → ※今年度で概ね終了の見込  
(今年度の主な検討内容:別記のとおり)

- ・ 中期改善案が実現を想定する「2014年頃」を見据え、段階的シナリオの見直しに向けた事業化可能性の検討の精度を高めていく必要があること
- ・ 需要や社会情勢の変化等に際し、中・長期への移行時期の迅速な判断のための準備を進める必要があること



#### (2) 次の検討ステップ〔H21～〕

(1) の検討に加え、

- 事業化に際する制度面の課題、需要、採算性等の課題、
- 昨年度から継続中の民間資金を活用した事業化可能性

についても、順次本格的に検討を進める。

- ※ 北陸新幹線の金沢延伸に伴い新潟県の地位低下の懸念が言われるいわゆる「2014年問題」への対策について、現在全県的な取組の推進が要請されている。こうした状況も踏まえ、空港機能の強化により本県の拠点性向上を目指すアクセス改善の検討についても、前倒しにより本格的に進めていく必要がある。

#### (別記) 21年度 技術・安全面の課題の主な検討内容

##### ① 臨港貨物線活用案

専用新線・専用ホームを設置し、臨港貨物線から新潟駅に接続する方法についての検討を行う。

##### ア 専用新線・専用ホーム案(LRT)

臨港貨物線～新潟駅間の幹線道路上にLRT軌道を敷設する案

- ・ 定時性、速達性から見た実現可能性の検討

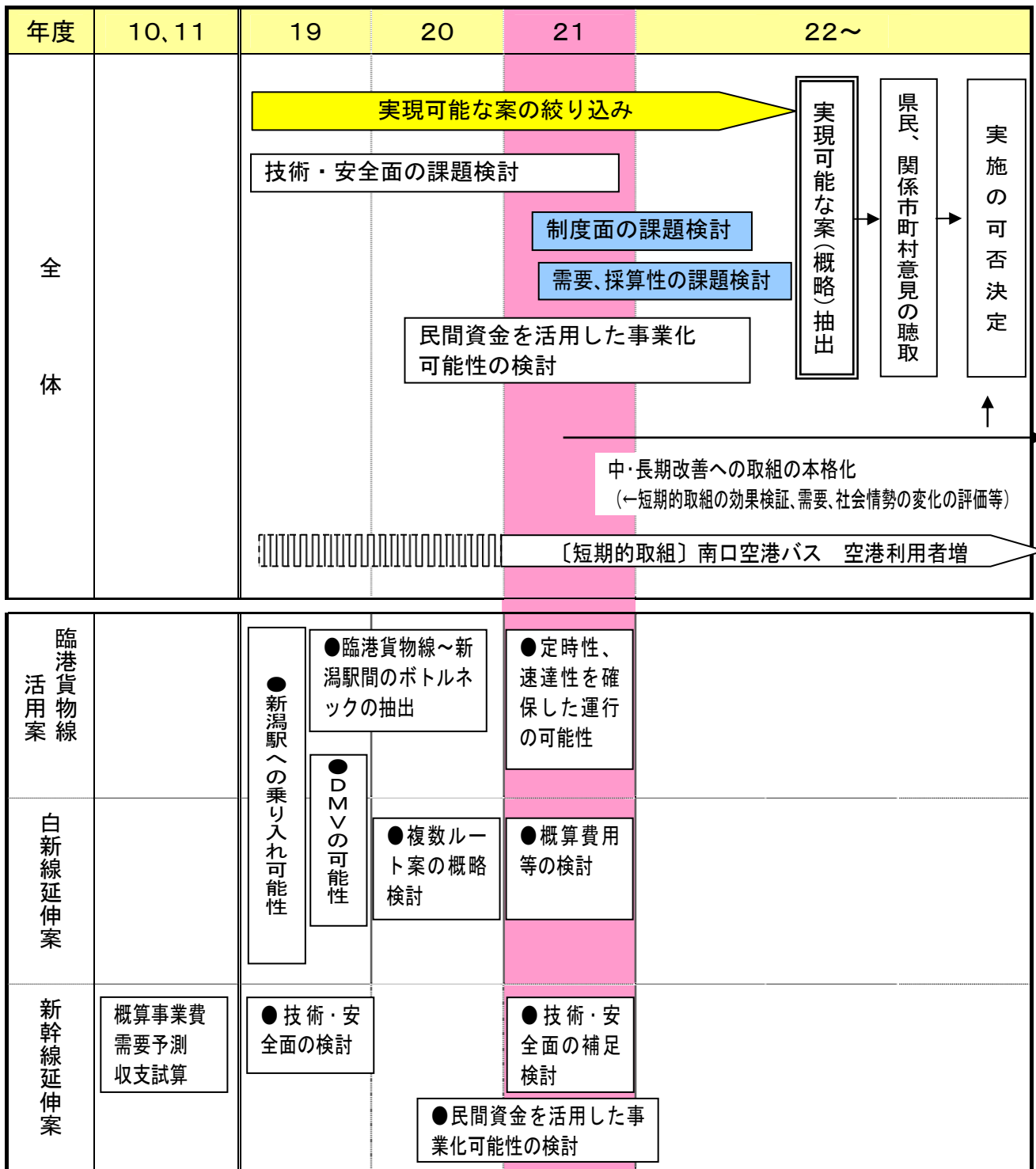
##### イ その他の課題の検討継続

##### ② 在来線活用案

##### ア 白新線延伸案

- ・ ルート案の概略の検討に引き続き、概算費用等の詳細な調査を行う。

中・長期アクセス改善 概略検討スケジュール



注) 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

## (参考1)これまでの検討で明らかになった主な事項等

## ○中・長期アクセス案に共通する主要課題の所在 [H19 検討済]

## ◇ 新潟駅への乗入れ方法 (在来線ホーム・線路)

- ・新潟駅連続立体交差化に伴う在来線ホームのスリム化により、新潟駅への空港アクセス線乗入れは難しい。

## ◇ 需要の創出

- ・航空需要の動向から見て、今後大幅な利用者増加は期待しづらい
- ・航空需要以外の旅客需要の創出

## ○個別案に関する事項

## ◇ 臨港貨物線からJR在来線への短絡線による接続の採用は困難 [H19 検討済]

- ・白新下り線への接続(空港→新潟駅)は、既存路線運行への影響が大きい。
- ・臨港貨物線から在来線を乗り越えての白新線上り線接続は、新幹線高架橋が支障となり、技術的に困難

## ◇ 臨港貨物線からJR在来線へのスイッチバックによる接続の採用は困難 [H19 検討済]

- ・スイッチバック接続は、相当な時間のロスが見込まれ、速達性が失われる。
- ・新潟駅乗入れには複数の線路を渡る必要があり、本線運行に支障する。

## ◇ 臨港貨物線～新潟駅に専用新線・専用ホーム(鉄道)を設置して接続する案の検討継続 [H19、20 検討済]

次の事項について検討の継続が必要

- ・新潟駅周辺整備事業の予定区域を越えた新たな用地買収が必要(地元住民の理解を得ることに困難が予想)
- ・大規模な軌道、踏切、周辺道路大規模改修工事が必要
- ・新潟駅構内の旅客動線の課題 等

## ◇ 臨港貨物線～新潟駅の幹線道路上にLRT軌道を設置して接続する案の検討継続 [H20～検討継続]

次の事項について検討の継続が必要

- ・新潟駅周辺整備計画の万代広場にはLRT乗入れは想定されていない。
- ・現況交通にかかる負荷が非常に大きい。

## ◇ DMVの採用は困難 [H19 検討済]

- ・在来線と速度、規格の異なるDMVが走行することは困難
- ・スリム化後の新潟駅に鉄道と規格の異なるDMV専用ホームの設置は困難
- ・現行空港バスより輸送力が大幅に劣る

## (参考2) その他抽出された主な課題

## ア 臨港貨物線活用案

対象箇所	主な検討課題(例)
臨港踏切～空港間 貨物線	想定ルート上の支障物件の立地状況と対応の課題 旅客使用に係る技術的、保安上の課題等 今後利用増加が見込まれる貨物線の線路容量

## イ 在来線活用案

対象箇所	主な検討課題(例)
受入側線路(白新線)	白新線の線路容量

## ウ 新幹線活用案(車両基地)

対象箇所	主な検討課題(例)
新幹線車両基地	車両基地活用時の新駅、バスターミナル整備等

- \* 軌道系各案では、整備主体・運行主体の調整が必要(JR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)

# 短期・中期・長期的改善案のルート図(案)

- 既存の鉄道インフラを活用する部分
- 既存の道路を走行する部分(バス、DMV)
- 新たに軌道敷設が必要な部分

## 今回の検討部分

現行バスルート

代シティーバスセンター

越後線

新潟駅

O.F.駅前

臨港貨物線

南口バス新設案  
【各シナリオ共通 短期】

- <シナリオ1>
    - 中期 (在来線活用・シャトルバス案)
    - 長期 (白新線延伸案)
  - <シナリオ2>
    - 中・長期 (臨港貨物線活用案)
    - 中期 (新幹線車両基地活用案)
    - 長期 (新幹線空港乗入れ案)
  - <シナリオ3>
    - 新幹線活用案
    - 中期 (新幹線車両基地活用案)
    - 長期 (新幹線空港乗入れ案)
- <各シナリオ共通>
- 短期 (南口バス新設案)
  - DMV案 (現時点での採用は見送る)

※ 図中の各案のルートは一例であり、検討の余地がある

