

意見への対応

- I 実施にあたり参考とするもの
- II 実施にあたり一部を参考とするもの
- III 今後の検討課題とするもの
- IV 特に対応しないもの

区分・意見概要	県・新潟市の対応方針	意見への対応
<p>① 待合い・乗降環境</p> <p>●トイレ、喫煙スペースについても配慮が必要</p> <p>●バス乗車スペースは東京モノレールを参考に。</p>	<p>●南口空港バスの乗降場は、新幹線駅舎2階中央付近にある既存のトイレから近く、ペDESTリアンデッキの昇降設備を利用して楽に移動できるようになります。</p> <p>●喫煙については、新たに喫煙ルーム等を設置する予定はありませんが、「新潟市ばい捨て等及び路上喫煙の防止に関する条例」を踏まえて、今後対応を検討していきます。</p> <p>●南口空港バスの乗降場は、安全で快適に待合、乗降や荷物取扱いができるよう、スペースの確保に配慮したいと考えています。</p>	<p>I</p> <p>I</p>
<p>② 運行頻度・ダイヤ</p> <p>●ノンストップ運行にするのであれば、20分間隔よりも新幹線、在来線、航空便のダイヤを考慮した運行にした方が事業性が高く料金を安く設定できるのではないかと。</p> <p>●20分間隔にこだわるのであれば、利用客の少ない便は、今までのように途中も何カ所か停まるようにするか、北埠頭だけ停まるようにして、他路線との乗り換えをできるようにすれば、住民の利便性や事業性も上がるのでは。</p> <p>●JR線（新幹線、在来線）との乗り継ぎに配慮が必要</p> <p>●バスダイヤは、駅発は等間隔でわかりやすく、空港発は到着便に合わせた時刻設定が良い。</p> <p>●朝の飛行機の時間帯は頻度をより多く。</p> <p>●現行路線を廃止し、新路線の運行本数を増やしてもらいたい。バスが30分に1本では時間ロスが大きい。</p> <p>●バス満席の際の増便体制を整える必要がある（満席で乗れず空港で40分待たされた事例あり）。</p> <p>●空港発最終ダイヤをより遅くすべき（現行20:30）。空港勤務者のために21時台に快速便を1便加えるべき。</p>	<p>●19年度に県と新潟市が実施した空港バスの運行頻度アップ社会実験の結果、空港行きバス利用者の乗車時刻は、新潟駅までの多様なアクセス手段を反映して、終日分散していることがわかっています。</p> <p>また、航空便の到着時刻は、気象その他の要因により日常の変動があることから、頻度の高い等間隔運行が乗継時間の改善に最も適していると考えています。このため、20分間隔を基本としつつ、事業性を加味し、利便性に優れた運行頻度、ダイヤ設定、需要に応じた柔軟な運行体制等が確保されるよう、運行事業者の募集に際しては、配慮していきたいと考えています。</p>	<p>II</p>
<p>③ ルート</p> <p>●高速道路経由にすべき。</p> <p>●南口～笹越橋～牡丹山～竹尾IC～新潟空港ルートはどうか。</p> <p>●復路（新潟駅行）は現行ルートのみとすべき。東跨線橋等は平日夕方の渋滞が激しく、PTPS増設や交差点改良だけで定時性確保は難しい。</p>	<p>●今回お示したルートは、19年度に県及び新潟市が実施した所要時間調査や、国・県等の交通状況調査の結果等を踏まえ、南口～空港間において定時性・速達性に最も優れ、現行ルートとも遜色がないことから設定したものです。</p> <p>●高速道路経由のルートは、約18kmと今回のルートに比べ距離で約9km長く、上記の県・市の調査結果では、所要時間が、アクセス（駅→空港）で平均約6分、イグレス（空港→駅）で平均約10分長く、現時点では速達性の面から適当でないと考えています。また、今回のルートに比べ、距離が大幅に伸びること及び高速道路料金の加算による運賃の上昇も問題点と考えています。</p> <p>高速道路やバイパスは、事故等で渋滞が発生した場合の回避が困難であり、現時点では定時性の面から適当でないと考えています。</p> <p>その他のルートについても、道路混雑度が高く、ラッシュ時の運行に問題があることから、現時点では適当でないと考えていますので、ご理解をいただきたいと思ひます。</p> <p>●バス乗降場は、利用者にとってのわかりやすさから、往路と復路とも同一箇所であることが適当と考えています。また、万代口降車場を利用することについては、屋外移動があり、冬期や雨天時に問題があると考えておりますので、ご理解をいただきたいと思ひます。</p>	<p>IV</p> <p>IV</p>
<p>④ 路線拡充</p> <p>●地球環境に配慮し、自家用車利用を促すような施策よりも、古町、市役所、県庁から乗換なしのルートを作るべき。（2件）</p> <p>●自家用車から公共交通へのモーダルシフトによる二酸化炭素排出削減の取組も必要。具体的には、今回の運行ルートから外れる古町・万代～空港間のバス新設、自家用車利用者を対象にしたモビリティ・マネジメント及び空港利用者需要調査を実施し、その結果に基づき県内高速バスや他の在来線駅からの空港バス乗入れの検討が必要</p> <p>●高速バス（長岡、三条、関東方面等）の空港乗入れ、拡充が必要</p> <p>●長岡、柏崎、直江津、村上、津川便の高速バスの空港乗入れの拡充・新設を検討してもらいたい（できれば直行）。</p> <p>●以下のルート案を提案 (1)市役所～佐渡汽船路線を、日本海フェリー～空港に延伸 (2)村上～空港～日本海フェリー～佐渡汽船～万代シティバスセンター～新潟駅万代口 (3)山形～小国～越後下関～空港～日本海フェリー～佐渡汽船～万代シティバスセンター～新潟駅万代口 等</p> <p>●鉄道だけでなく、万代口のバス路線との乗り換えについても考慮が必要では。新幹線との接続利便性向上に偏りすぎる感がある。</p>	<p>●地球温暖化等への対策として、自家用車から公共交通へのモーダルシフトは、益々重要になってきていると考えています。</p> <p>ご提案いただいた高速バス、路線バスの新潟空港への接続の充実は、幅広い空港利用者の利便性を向上するとともに、公共交通の利用促進に有益と考えておりますが、最終的には需要等も考慮しながら、バス事業者から判断いただくものであるため、将来的な課題と考えています。</p> <p>●新しいバス乗降場は、南口広場整備により、新幹線駅舎の直近に位置することで、万代口との距離が短くなるとともに、エレベーター、エスカレーターにより、万代口のバス利用者の皆さまからも容易に移動していただくことが可能になるものと考えています。併せて、案内表示等の充実による周知徹底を図り、利用者に混乱を招かないよう配慮していきたいと考えておりますので、ご理解をいただきたいと思ひます。</p>	<p>III</p> <p>II</p>
<p>⑤ 車両</p> <p>●車いす利用者のために観光バス系の車両だけでなく、車いすに対応した車両（ノンステップ系等）も採用して欲しい。1時間に1本程度でも良いが、できればすべての車両が望ましい。</p> <p>●お年寄りや障害者への配慮が必要なので、観光バスタイプでなくノンステップバスを導入すべき。</p> <p>●身体障害者や高齢者が安全、安心に利用できるバリアフリー車両にすべき。</p>	<p>●南口空港バスでは、航空便利用者の十分な座席数の確保や大型荷物収納への対応等から、車両は観光バスタイプが望ましいと考えられますが、いただいたご意見を踏まえて、運行事業者の募集に際しては、バリアフリーへの配慮についても提案を求めたいと考えています。</p>	<p>II</p>

区分・意見概要	県・新潟市の対応方針	意見への対応
<ul style="list-style-type: none"> ●空港バスの色を統一して他の路線バスとの違いがわかるように。 ●車両デザインは三菱リージョナルジェットのデザインを採用し、三菱から宣伝してもらおうと良い。 ●バスのデザインは目立つように明るく。岡山ではノンストップ便に2階建てバスが使用されている。他空港を参考に(岡山や広島等)。 	<ul style="list-style-type: none"> ●車両は、空港バスに相応しく、わかりやすい専用デザインとしたいと考えています。 	I
<ul style="list-style-type: none"> ●GPSバスロケーションシステムにより車内で到着予定時刻情報のリアルタイム表示を(伊予鉄道等を参考)。 	<ul style="list-style-type: none"> ●運行事業者の募集に際しては、事業者から利便性の高い車内での情報提供について提案を求めたいと考えています。 	I
<ul style="list-style-type: none"> ●CO2排出抑制に考慮し、環境に負荷をかけない動力源を極力活用すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ●運行事業者の募集に際しては、事業者から環境面も配慮した車両について提案を求めたいと考えています。 	I
<ul style="list-style-type: none"> ●バスの乗車口、運転手横に日・英・露・韓・中国語で「新潟駅まで〇〇円」の表示が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ●運行事業者の募集に際しては、わかりやすい案内表示について、事業者から提案を求めたいと考えています。 	I
⑥ その他提供サービス		
<ul style="list-style-type: none"> ●運賃支払いは自動券売機で。今後はICカードの導入を。就航先の各カードが使用できるようになれば新潟の印象が良くなり評価される(大阪(ICOCA)、名古屋(TOICA)、今後札幌(KITACA)、福岡(近く発行))。 ●運賃は先払いが良い。自動券売機があると良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ●運行事業者の募集に際しては、自動券売機導入やICカードなど、運賃支払いの円滑化のためのサービスについて、事業者から提案を求めたいと考えています。 	I
<ul style="list-style-type: none"> ●バスのアナウンスは「新潟物語・四季の美味」を宣伝 ●バス内での案内は、乗継情報や観光案内だけでなく、地域の商店(特に飲食店)の広告案内も。広告料は行政が補助。通勤時間帯等のアナウンスは煩わしいので不要。山手線のようなディスプレイ広告を将来的に。 ●バス乗り場及びインターネットでのバス運行(所要時間)のリアルタイム情報提供が重要。事前に所要時間を得て乗車することができると満足度も大幅に上がる。 ●駅の乗り場やバス車内で到着予定時刻の案内表があると良い。大阪の伊丹空港線では、ターミナルで「今の時間帯は約60分かかります」等の表示があり便利 ●岡山空港のリムジンバスはリムジンバスと一般バス路線のセット乗車券を販売している(空港から中心部までの運賃で乗換先の路線が無料で乗車可能)。無料が無理なら大幅な運賃割引セット運賃導入を提案する。 	<ul style="list-style-type: none"> ●ご意見等を参考にしながら、運行事業者の募集に際しては、モニター、音声等による案内表示など事業者から利便性の高いサービスの提案を求めたいと考えています。 	I
<ul style="list-style-type: none"> ●空港バス利用者が新潟駅駐車場を利用できるように(駅で待ち合わせしてバスで空港へ)。 	<ul style="list-style-type: none"> ●ご提案については、今後の検討課題と考えています。 	III
⑦ 駅発着場所		
<ul style="list-style-type: none"> ●空港利用者の大半は県外客や外国人(=市内宿泊者)であり、中央企業等の新潟の出先機関関係者や朱鷺メッセ利用者等に代表される。そうした人たちのことを考えると、荷物を抱え、上り下りが生じ、距離も遠くなるバス停に向かうことに何の妥当性も考えられない。バスの便数をいくら増やしても頻度が上がる根拠はまったく考えられない。代表的な施設(朱鷺メッセ、佐渡汽船、空港等)や高速バスの到着口、バス案内所、観光案内所等はメイン(万代口)側。予算や限られた土地利用を踏まえ、現状で交流・交易人口の多いメイン側からリムジンバスの検討を行うべき。 ●既存路線は存続する必要がある。 ●1時間に1本程度は南口を終点とするという設定もありうる。他空港ではそうした事例がある。 ●1時間に1本程度は万代口からのバス路線を確保すべき(新潟市民のため(郊外線利用者、足の不自由な方)) ●市内宿泊施設はほとんどが万代口側に立地している。客の利便性を考えると現行の万代口ルートを持続した上で、南口を増設すべき。(2件) ●新潟駅を利用しての鉄道からの乗換で空港に向かう人の中にはアクセス改善といえるが、割合としては非常に少ない。隣接県空港の国際化、羽田空港発着枠の増設や国際化への対応を考えると、現状より人の少ない場所にバス停を新設するのは如何なものか。新潟市の都市整備の一環として新交通システムとあわせての再検討が必要 ●現行ルートは高い利用率、支持率がある。万代口と万代シティは往来の最も多い繁華街。南口は利便性に欠く。新幹線利用者からの利便性に偏っている。万代口～南口まで駅構内約200m以上を横断する必要があり、市内宿泊客、市内在住者、高齢者、弱者にとっては不便。再検討の上、現行のルートの継続を望む。 ●万代口発着をなくすことには反対する。現在の利用者から直接アンケートを実施すべき。この方式では気がついた人だけの閉鎖的なアンケートになっている。資料では「新設」となっているが、実際は既存路線を廃止して南口に移設となっている。しっかりと万代口バスはなくなると公言すべき。 ●万代口から南口への変更は妥当だが、広報・周知に知恵を絞る混乱を最小限に。 	<p>発着場所についての考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ●新潟駅南口は、来年秋の新潟国体開催に向け、新潟駅周辺整備事業により、ペDESTリアンデッキ(屋根付高架歩道)やバスターミナルを含めた広場整備が進められ、新潟の新しい玄関口に相応しい良好な待合・乗降環境が実現されます。 また、新幹線及び在来線東口近くからエレベータ、エスカレータで直結し、新潟駅からの空港バス利用者の約6割を占める広域からの鉄道利用者等の乗継利便性向上が図られることから、新潟空港の利用圏域や利用者数の拡大が期待されています。新潟駅連続立体交差化事業の進捗に合わせ、駅中央付近に広幅員の自由通路が設置される等、鉄道からの乗継利便性が更に向上します。 ●一方、万代口のバス乗降場は狭隘で、かつ冬期や雨天時の乗降環境に問題があるなど、利用者の利便性が確保できていませんが、万代口広場は、平成27年度(予定)の新潟駅の連続立体交差化完了後に整備が開始されることから、当面は抜本的な環境の改善が困難です。 <p><空港バス利用者の概況>(H19年度運行頻度アップ社会実験等より)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空港バス利用者の9割が新潟駅からの乗車者、うち約6割が鉄道からの乗継者 ・新潟駅周辺に宿泊して空港バスを利用する利用者の割合は、空港バス利用者全体の1割程度 <p>万代口～南口間の移動について</p> <ul style="list-style-type: none"> ●新しい南口広場のバス乗降場は、新幹線駅舎の直近に位置することで、万代口との距離が短くなり、これまでの万代口側の利用者の皆さまからも容易に移動していただくことが可能になります。 <p>既存路線利用者への対応について</p> <ul style="list-style-type: none"> ●今回提案の利便性の高い空港直行バスの運行は、南口発着便のみと考えています。なお、万代口からのバス運行については、最終的に、需要等を踏まえて、事業者が決定するものと考えていますが、南口空港バス開設後も、万代口及び万代シティ周辺地区のバス利用者に対して一定の利便性が確保されるよう、既存事業者と調整を図りたいと考えています。 	II
<ul style="list-style-type: none"> ●万代口から南口への変更は妥当だが、広報・周知に知恵を絞る混乱を最小限に。 	<ul style="list-style-type: none"> ●各種広報媒体等を活用し、南口空港バス開設について、充分周知していくとともに、新潟駅、空港での案内表示等の充実により周知、徹底を図っていきたくと考えています。 	I

区分・意見概要	県・新潟市の対応方針	意見への対応
⑧ その他		
<p>●実施は時期尚早ではないか。現在の通行量を考慮すると南口界隈が完全に整備されてからの移設が望ましい。実施時期の見直しを要望する。</p> <p>●南口バスは新潟駅の橋上化が完成し往來の利便性が向上してからも遅くない。</p>	<p>●2010年の羽田空港拡張・発着枠増加に伴う路線再編や、国内航空各社の路線見直しの動きなど地方空港を取り巻く環境が厳しさを増す中、新潟空港の機能強化は、急務となっていることから、早急なアクセス改善が必要と考えています。</p> <p>●新潟国体開催(2009年)による空港利用者増加の機会を好機と捉え、十分に活かすためには、新潟駅周辺整備事業と連携し、国体までに空港バスの運行を開始する必要があると考えています。</p>	IV
<p>●観光客やホテルのニーズ等を広く聴くべき。</p> <p>●今回の案は万代口バスの廃止であり新設ではなく移設である。現行ルートが認知度、利便性に優れる。空港利用者や市内在住者の利用意識調査を実施すべき。</p>	<p>●今回の意見募集では、県、新潟市の各窓口、ホームページ、市報にいがた等により、県民・新潟市民の皆さまのご意見をお聞きするとともに、外国人を含む県外からの利用者のご意見もお聞きするため、空港ターミナル、県内の大学、在外公館、県・新潟市国際交流協会等の関係機関に5カ国語版(日・英・中・韓・露)の資料を配付する等、広くご意見をお聞きしているところです。</p> <p>また、新潟市内のホテル・旅館関係者の皆さまからもご意見を頂戴いたしました。</p> <p>●南口空港バスは、事業者の募集により新たなサービス水準の下、開設するもので、現行空港線の取り扱いは、最終的には現行事業者において、需要等を踏まえて判断されるものと考えております。なお、南口空港バス開設後も、万代口及び万代シティ周辺地区のバス利用者に対して一定の利便性が確保されるよう、既存事業者と調整を図りたいと考えています。</p>	II
<p>●空港の駐車場を無料にすべき。駐車場を広く。空港の見学デッキを無料に。見学デッキの望遠鏡使用料の値段を安く。空港内の飛行機に乗るためのバスを新しいものに。</p>	<p>●いただいたご意見については、空港各施設管理者にお伝えするとともに、今後の検討課題とさせていただきます。</p>	III
<p>●地域住民、企業等への通知が遅く、対象が狭い。結論ありきで進められている感がある。行政内の横の連携がなく、都市交通政策のみの偏った結論と思われる。有識者の意見が先で、震災・豪雪・水害を乗り越えてきた人の意見が後では地方自治サービスとして問題である。観光行政がこの案に賛成なのか。予算を使う以上は責任の所在を明確にしていきたい。</p>	<p>●南口空港バス新設は、有識者等による「新潟空港アクセス改善検討委員会」において、早期に実現可能な最適な改善策として、さまざまな案について、社会実験や調査等を行いながら比較検討した結果、提案いただいたものです。それを踏まえて、今回、県・新潟市が、その基本的な提供サービスについて、県民意見を募集しているものです。</p> <p>●今後、県民や新潟市民等利用者の皆さまへの周知につきましては、適切に対応していきたいと考えています。</p>	II
<p>●南口整備が運行に間に合う保証があるのか。間に合ったとしても、南口から主な目的地(万代口方面)までは連絡通路を通してJR線路を越えないと行くことができない。</p>	<p>●新潟駅周辺整備事業の事業主体である新潟市が、早期供用開始に向け急ピッチで整備を進めています。空港バスを運行させるための条件が整い次第、運行を開始できるよう準備を進めていきます。</p> <p>●新しい南口広場のバス乗降場は、新幹線駅舎の直近に位置することで、万代口との距離が短くなり、これまでの万代口側の利用者の皆さまからも容易に移動していただくことが可能になるものと考えています。</p>	II
<p>●新潟駅での乗換を課題とするのであれば、新幹線の空港延伸、シャトル運行やモノレール等の検討が広域観光に結びつく。</p> <p>●バスは間違いなく必要であるが、上越新幹線の空港延伸がより望ましい。</p>	<p>●空港アクセスの改善は、早期に実現可能なものから段階的に取り組むことにより、空港利用者の着実な増加を促し、最終的に定時に優れた軌道系のアクセス整備につなげていくことが重要と考えております。</p> <p>●今回提案する南口バス新設によるサービス提供は、早期に実現可能で、今後の取組に繋がる改善策として進めているものです。</p>	III
<p>●新設ルートを実施するのであれば、現行ルートを残し、利用実績を見ることも必要。</p>	<p>●今回提案の利便性の高い空港直行バスの運行は、南口発着便のみと考えております。なお、万代口からのバス運行については、最終的に、需要等を踏まえて、事業者が決定するものと考えていますが、万代口発着の現行路線については、南口空港バス開設後も、万代口及び万代シティ周辺地域の一定の利便性が確保されるよう既存事業者と調整を図りたいと考えています。</p> <p>●なお、南口空港バスでは、継続的に利用状況を把握するとともに、効果の検証、事業見直しにより、サービスの改善、利便性向上を図っていきたくと考えています。</p>	IV
<p>●空港付近道路の交差点、信号機等の改良が必要。近隣県空港をよく利用するが、空港を目前にしてこれほど不便な交差点はない。 新潟古町側から(1車線のため右折車がいるとなかなか進まない) 松浜橋側から(空港入り口で右折しづらい)</p>	<p>●いただいたご意見については、関係部門と連携の上、今後の検討課題として検討を進めたいと考えています。</p>	III
<p>●運行事業者は広く募り、5年程度で再入札を行うべき。政策遂行上必要であれば、行政が車両を保有、管理して、運行を委託する考え方もある。運行事業者の接客態度には問題がある。接遇の改善が必要。</p>	<p>●南口から運行を行う補助事業者は、広く公募により選定し、初期段階は運行支援を行います。その後は事業者による自主運行としたいと考えています。</p> <p>●現行バスの接客面については、バス事業者にご意見をお伝えするとともに、改善を働きかけていきます。</p>	II