

空港アクセス改善検討委員会

平成19年度

第1回

議事資料

平成19年6月12日

昨年度の新潟空港アクセス改善検討委員会の提案と取組のスケジュール

<提案の概要>

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

新潟空港の拠点性向上には空港アクセスの改善が急務であり、改善に当たっては短期・中期・長期の段階的な取組を行う必要がある。

委員会では、現時点で予測できる将来の情勢変化と、それに応じた改善案を内容とする複数のシナリオ案を提案。

アクセス改善の効果の検証、事業の評価を行い、その時点での情勢変化を踏まえ「シナリオ」や「改善策」の見直しを行い、空港利用者の着実な増加を目指す。

2 短期的取組、超短期的取組の推進

短期的取組は、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、新潟国体による空港利用者の増加の機会を生かす。具体的には「南口バス新設案」

現行の空港アクセスの問題点については、超短期的取組として早急な改善を求める。

これら取組については、随時、事業効果の検証を行い、利用者の立場に立ったサービス提供に努める。

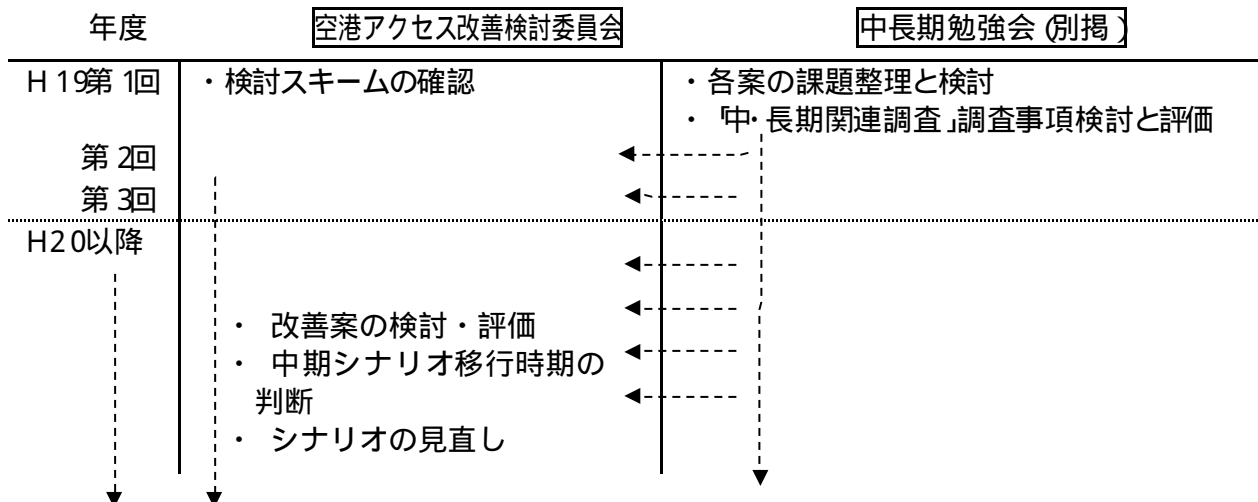
<段階的取組のスケジュール>

超短期的取組 : 直ちに着手できることから実施 (H18 年度～ 現行バス・ソフト改善)

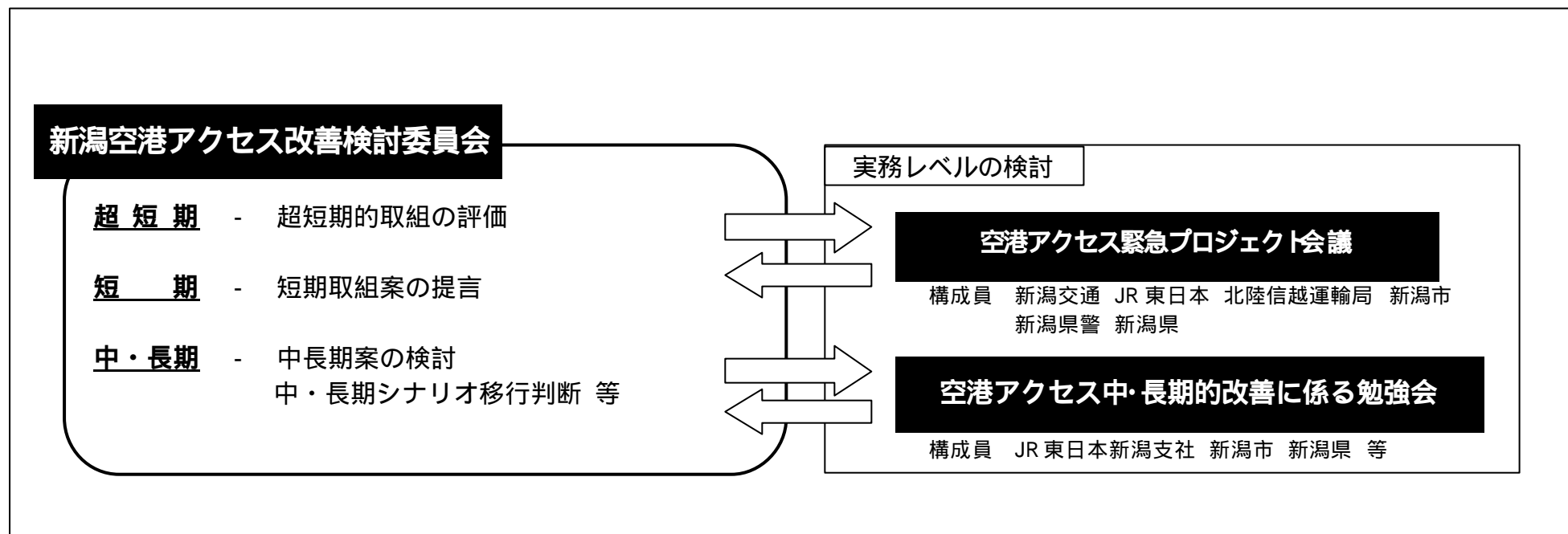
短期的取組 : 早期に実現可能な改善策の実施 (H20 年の可能な限り早い時期まで)

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
(中期については、2014 年(H26)頃の実現を想定)

(参考) 中・長期的取組の検討について (P. 2、8関係)



空港アクセス改善検討の進め方



空港バス万代口乗入れの評価について

《 取組の状況と効果 》

1. 空港バス万代口乗入れ実証実験 (H19.3.1 ~ 3.31)

空港バスの新潟駅前降車場を「帝石ビル前」から「万代口駅前広場内」へ移転併せて、広場内での降車時間の短縮のため、空港内でのポスター掲示によりバスチケット利用についてPRを行った[バスチケット利用者3倍増(対前年同月比)]

2. 空港バス万代口乗入れ実証実験検証会議 (H19.3.28)での協議

関係機関、事業者等による検証会議を開催し、空港バス乗入れによる影響と4月以降の取扱いについて協議を行った。

新潟交通(株)、JR東日本(株)、新潟市ハイヤー・タクシー協会、新潟駅構内タクシー組合、北陸信越運輸局、北陸信越運輸局新潟運輸支局、県警、新潟市、新潟県

< 協議結果 >

- ・ 4月以降の本格実施可能との結論で一致したことから、現在まで空港バス万代口乗入れを継続中
- ・ 空港バスの乗入れ時に一時的に混雑が発生したものの、退場後の状況をみると、交通は処理できており、著しい交通混雑には至っていない
- ・ ただし、バス降車場に駐停車する自家用車については、別途対策が必要であり、関係者で検討する必要がある

新潟市が中心となり関係者との調整を行い、現在バス停留所の路面表示の準備中(運行頻度アップ社会実験開始前に完了予定)

3. 取組に対する評価

万代口乗入れについて、空港バス利用者から好評
「駅前広場への変更は非常に嬉しい」
「大変便利になった」 「是非、継続してほしい」 など



(参考)

1. 実証実験実施にあたっての措置

- (1) ラッシュ時間帯(16:00~18:00)の誘導員貼り付け
- (2) 空港ターミナル内での案内表示(チケット購入の促進)
- (3) 前年度検討委員会委員からの広報協力
(航空便到着時機内アナウンスでの周知、旅行代理店店頭、大学、会社内掲示板へのポスター掲出)

2. 本格実施への移行可能性の検証

- (1) 現地調査
 - ・ 乗入れ前: 12/21, 12/22 乗入れ後: 3/1, 3/2, 3/3, 3/23, 3/24
 - ・ 新潟駅万代口駅前広場(バス降り場付近)
- (2) 調査ポイント
 - ・ 二重駐車が発生状況
 - ・ バス、タクシー、自家用車の滞留状況
- (3) 検証結果(乗入れ前と乗入れ時の比較)
 - ・ 空港バス乗入れ時には二重駐車が増加したが、退場後は若干減少した。
 - ・ 空港バス乗入れ時には車両の密度は増加したが、退場後は若干減少した。
 - ・ <関係者の評価>
 - ・ 空港バスの乗入れ時に一時的に混雑が発生したが、退場後の状況をみると、交通は処理できており、著しい交通混雑には至っていない
 - ・ ただし、バス降り場に駐停車する自家用車対策が課題
 - * 自家用車がバス降り場に駐停車した件数 11件(空港バス乗入れ回数86回のうち)

3. 利用者等の反響(メール及びインタビュー)

- ・ 降車場については以前から不便に感じていた。
- ・ 今回の実験は遅過ぎる。一度でも空港線を利用したことがあれば、非常に不便なのは一目瞭然。利用者のことを考えれば、即、乗り入れを始めるべき。
- ・ 駅前広場への変更は非常に嬉しく思う。是非、継続をお願いする。
- ・ 実証実験などといわず、是非、正式変更を。
- ・ 空港バスには何回か乗ったが、駅前広場になって便利だと思う。
- ・ ロシアによく行くが、大変便利になってよい。是非、続けて欲しい。今年の夏にはシベリア墓参団を連れて行く。イルクーツク便は新潟だけなので、バスを利用する墓参団員も多い。是非、駅前広場につけて欲しい。

空港バス運行頻度アップ社会実験について

空港バスによるアクセス改善の取組の一環として、新潟空港と新潟駅を結ぶ空港バスの運行頻度を試験的にアップし、頻度アップによるバス利用者の利便性向上と事業性についての検証を行い、短期的取組の南口空港バス新設検討時の参考とすることとし、以下により空港バスの運行頻度アップ社会実験を実施したい。

1 社会実験実施計画（案）

（1）計画の考え方

空港バスの運行を段階的に頻度アップし、利用者数や利用者意見等について調査を行い、効果的な頻度、時間帯等ダイヤ設定のあり方について検証する。

（2）実験計画の概要

ア 対象路線

新潟交通(株) 新潟空港線（新潟空港直通運転[停留所：バスセンター・新潟駅・新潟空港]）

イ 実施期間（予定）

平成19年7月15日～20年1月14日（6ヶ月間）

ウ 頻度アップ方法

期間を分けて2段階（第1段階2ヶ月、第2段階4ヶ月）での頻度アップを行うアクセスについては、利用者の多い時間帯をターゲットとし、イグレスについては、アクセスの折り返し便で運行頻度アップを図る。

利用者数の傾向（推計）

アクセスは、朝7時台及び夕方18時台に利用者数の最大のピークがある他、比較的午前の利用者数が多い。

イグレスは、夕方から最大ピークの20時台に向け、利用者数が増加している。これ以外の時間帯では、14時台にピークがある他、比較的平均している。

頻度アップ時間帯

<アクセス>

第一段階は、航空便利用者数の最大ピークがある7時台を含む午前の時間帯を頻度アップする(7～12時)。

第二段階は、終日頻度アップする(7～18時台)。

<イグレス>

第一段階は、午前の時間帯を頻度アップする(8～12時台)。

第二段階は、終日頻度アップする(8～20時台)。

増便は、アクセス増便の折り返し運転による。

運行間隔

対象時間帯の運行頻度は、20分間隔を原則とする

エ 調査・検証

実験開始前と第1及び第2の各段階ごとに、各空港バスの利用者数の動きの把握等を行い、運行ダイヤの利便性等について検証する（街頭調査）

調査検討の具体的視点（例）

アクセス

効果的な頻度の検証

- ・乗継時間の短縮による利便性向上効果の把握

（例）新幹線からの乗継時間の短縮による利用者の変化

効果的な頻度アップの時間帯の検証

- ・搭乗航空便と乗車バスの接続の傾向を把握

イグレス

効果的な頻度、或いはダイヤ設定の検証

- ・到着航空便と乗車バスの接続の傾向を把握

（3）実施体制

- | | |
|---------|---------------|
| ア 運行主体 | 新潟交通(株) |
| イ 調査・検証 | 県、新潟市、新潟交通(株) |

（4）空港利用者等への実験の周知

実施主体の自主広報媒体の他、航空会社、旅行会社、緊急プロジェクト会議の構成員等を通じた広報（ホームページ・広報誌への掲載、掲示板等への掲出、等）

* 広報期間 実験開始前及び実験期間中に行う

（参考）現状認識（空港バスダイヤの主な問題点）

（1）新潟空港へのアクセス

- ・ 空港バスの運行間隔が広く（30分間隔。一部を除く）、新幹線や高速バス等からの乗り継ぎがスムーズでないため、待ち時間が生じている。

（2）新潟空港からのイグレス

- ・ 国内線との接続バスの出発時刻は、航空機到着 20分後が基本となっているが、待ち時間短縮の面から再検討が必要。
- ・ 国際線との接続については、更に待ち時間が長く再検討が必要。
- ・ バスが発車時刻の直前まで停留所に入線していないため、利用者が屋外で待たなければならないケースが生じている（現行：出発時刻の3分前）。

（参考）新潟空港利用者アンケート（H18.7.29-8.1 回答総数 139件、うちバス関係 74件）

- ・ 「空港バスの本数が少ない」（最多意見 23件）
- ・ 「乗り継ぎが悪い」（空港バス 鉄道、他のバス、航空路線 空港バス）及び「待ち時間が長い」（12件）
- ・ 「案内が悪い」、「手荷物の置場がない」（各5件）

南口バス新設の検討について

新潟空港アクセス改善の短期的取組として、新潟駅南口発着バスの新設について、以下の項目を中心に、実務レベルの空港アクセス緊急プロジェクト会議で検討・整理した上で、次回委員会でその結果についてお諮りしたい。

ルート	:	新潟駅と新潟空港を結ぶ最適なバスルートの検討
運行形態	:	運行頻度、ダイヤ設定、運行車両の検討
提供サービス	:	南口バス新設にあたってのソフト整備の検討

中・長期的取組の検討について

1. 空港アクセス中・長期的改善に係る勉強会の設置

昨年度、新潟空港アクセス改善検討委員会から提案された軌道系による空港アクセスの3案（新幹線案、臨港貨物線案、在来線活用案）について、鉄道事業者の立場からの助言・検討等を含めて、実現化に必要な事項を検討するため、次のとおり実務レベルでの勉強会を設置する。

なお、勉強会での検討成果は、検討委員会において、中・長期案の実現化に必要な事項の検討やシナリオ見直しの判断の参考として活用する。

（参考） 新潟空港アクセス改善検討委員会による中・長期改善案

中期：ア	在来線活用・DMV案	イ	在来線活用・シャトルバス案
ウ	臨港貨物線・DMV案	エ	新幹線車両基地活用案
長期：ア	白新線延伸案	イ	臨港貨物線・LRT案
ウ	新幹線空港乗入れ案		

2. 構成メンバー

県、新潟市、東日本旅客鉄道(株)新潟支社、東日本旅客鉄道(株)上信越工事事務所
必要に応じてその他関係者に参加を求める。

3. 主な検討事項

軌道系空港アクセス案の課題等の掘り下げ、検討

- (1) 鉄道事業者の立場からの技術的、安全上の課題等の検討
- (2) 鉄道事業者の立場から見た事業化可能性の評価
- (3) 収益性を確保した事業計画の可能性の検討 等

4. 今年度の実施内容

昨年度、新潟空港アクセス改善検討委員会から提案された中・長期の軌道系による空港アクセスの課題のリストアップ、整理を行った上で、解決策等について可能な限り検討を進めることとし、次回の検討委員会で検討経過について報告する。

平成18年度新潟空港利用状況

(平成18年4月1日～平成19年3月31日)

(単位：人、%)

		平成18年度		平成17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	181,023	62.1%	180,153	62.1%	870	100.5%
	佐渡線	10,758	47.9%	9,917	44.3%	841	108.5%
	名古屋線	147,886	43.5%	163,150	47.5%	15,264	90.6%
	中部国際	98,967	39.7%	107,354	44.5%	8,387	92.2%
	名古屋(小牧)	48,919	53.9%	55,796	54.6%	6,877	87.7%
	大阪線	489,464	53.9%	468,003	60.3%	21,461	104.6%
	伊丹	465,778	56.0%	461,364	60.5%	4,414	101.0%
	神戸	23,686	31.4%	6,639	47.5%	17,047	356.8%
	福岡線	136,096	56.6%	131,223	54.6%	4,873	103.7%
	沖縄線	54,063	67.1%	51,657	64.8%	2,406	104.7%
	臨時・チャーター便	-	-	2,078	65.1%	2,078	-
国内計	1,019,290	54.1%	1,006,181	57.3%	13,109	101.3%	
国際線	ハバロフスク線	23,182	63.0%	25,631	71.5%	2,449	90.4%
	イルクーツク線	1,298	45.4%	2,004	51.4%	706	64.8%
	ウラジオストク線	22,989	65.9%	23,262	72.7%	273	98.8%
	ソウル線	85,147	61.4%	75,917	57.2%	9,230	112.2%
	ハルビン線	36,291	56.8%	34,811	60.1%	1,480	104.3%
	上海線	22,793	75.0%	22,559	51.7%	234	101.0%
	グアム線	19,438	58.6%	19,041	57.9%	397	102.1%
	チャーター便	(173便)		(182便)		(9便)	
		27,575	82.0%	26,817	80.8%	758	102.8%
国際計	238,713	63.8%	230,042	61.8%	8,671	103.8%	
合計	1,258,003	55.7%	1,236,223	58.1%	21,780	101.8%	

(利用率 = 利用者数 / 提供座席数)

【全体】

平成18年度の新潟空港利用状況は、国際線の利用者数が過去最高を記録した。国内線も増加し、全体として前年度比101.8%の125万8千人となった。

【国内線】

平成18年2月に開設された神戸線と伊丹線を合わせ、大阪線が利用者数を伸ばした。福岡線、沖縄線、札幌線、佐渡線も前年度実績を上回った。一方、名古屋線は愛知万博が開催された前年度に比べ利用者数が大幅に減少した。

国内線全体では、前年度比101.3%の101万9千人となった。

【国際線】

ソウル線が、スケジュール変更により欧州等への乗り継ぎの利便性が高まったことで、利用者数を大幅に伸ばし、過去最高となった。ハルビン線、グアム線、上海線も前年度実績を上回った。上海線の利用率は定期路線で最も高い75.0%となった。ウラジオストク線はほぼ前年度並みを維持。ハバロフスク線と減便となったイルクーツク線は前年度実績を下回った。

チャーター便は、台湾の81便を中心に173便が運航され、利用者数は引き続き増加した。

国際線全体では、前年度比103.8%の23万9千人の利用者数となり、過去最高となった。

【国際チャーター便（インバウンド）内訳】：海外からの旅行

（便数は片道ベース、単位：便、人）

出発地	便数	利用者数	出発地	便数	利用者数	出発地	便数	利用者数
済州	2	433	青島	2	312	武漢	4	477
天津	2	248	西安	2	280	香港	2	16
大連	2	343	杭州	2	364	台北	55	8,823
						合計9地点	73	11,296

【国際チャーター便（アウトバウンド）内訳】：海外への旅行

（便数：片道ベース、利用者数：人）

目的地	便数	利用者数	目的地	便数	利用者数	目的地	便数	利用者数
済州	4	1,176	広州	2	320	バンコク	2	747
天津	8	996	昆明	3	536	シムリアップ	8	1,279
北京	1	124	三亜	2	380	ローマ	2	334
大連	2	340	香港	4	632	ミラノ	2	334
青島	4	506	マカオ	2	334	サイパン	2	266
上海	4	25	台北	18	2,729	ホノルル	9	2,482
西安	5	702	高雄	6	846	アンカレジ	1	3
廈門	2	306	花蓮	2	271			
桂林	4	599	ソフィヤ	1	12			
						合計25地点	100	16,279

新潟空港定期航空路線

（平成19年 4月 1日現在）

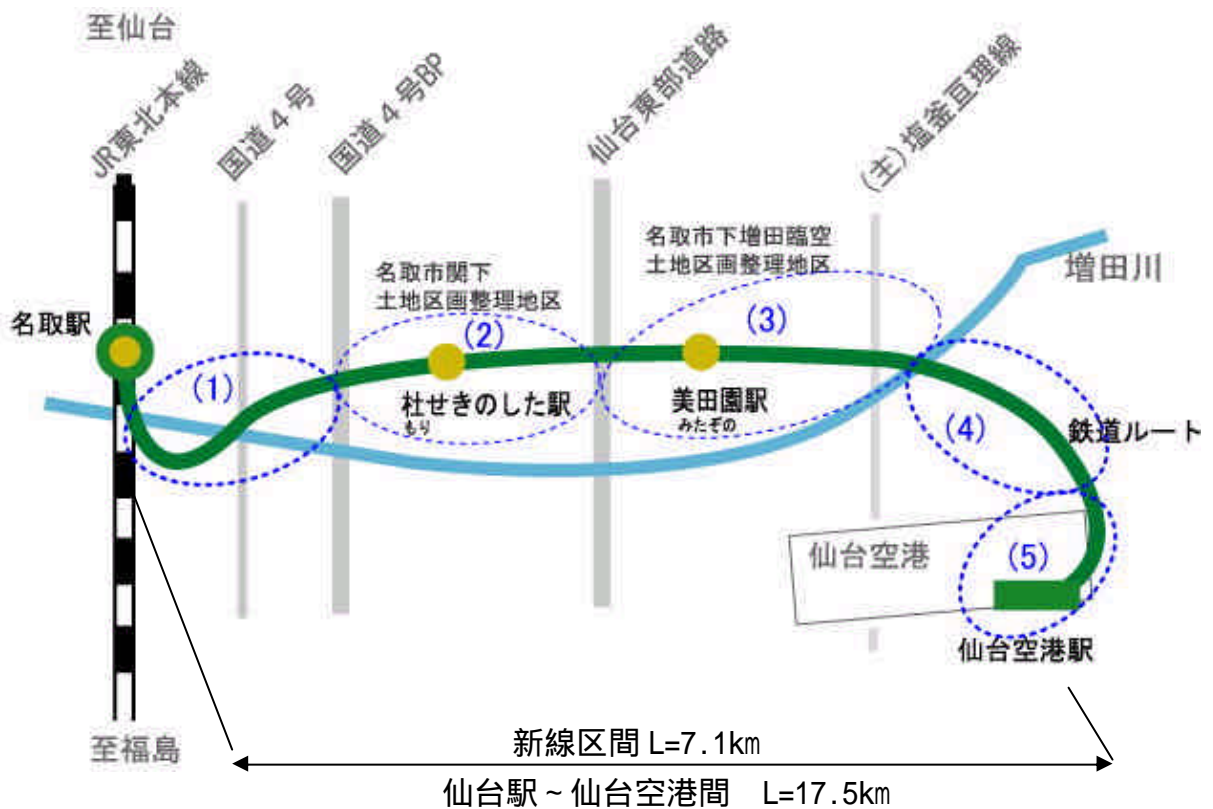
国内線

路線	航空会社	航空機	座席数	往復	備考
新潟 - 札幌	全日本空輸(NH)	A320	166席	2 / 日	6月～10月 1往復増
新潟 - 佐渡	旭伸航空 (KY)	BN-2B	9席	4 / 日	11月～3月15日 1往復減
新潟 - 名古屋	中部国際 全日本空輸(NH)	A320 F50	166席 50席・56席	3 / 日	
	名古屋(小牧) J-AIR (XM)	CRJ	50席	2 / 日	
新潟 - 大阪	伊丹 日本航空(JL)	MD90	166席	3 / 日	
	伊丹 日本エアコミューター(3X)	DHC8	74席	2 / 日	
	伊丹 全日本空輸(NH)	A320、DHC8	166席、74席	4 / 日	
新潟 - 神戸	全日本空輸(NH)	A320	166席	1 / 日	水曜日のみ運航
新潟 - 福岡	全日本空輸(NH)	A320	166席	2 / 日	
新潟 - 沖縄	全日本空輸(NH)	A320	166席	1 / 日	10月～5月運航

国際線

路線	航空会社	航空機	座席数	往復	備考
新潟 - ハバロフスク	タリシア (H8)	Tu-214	160席	2 / 週	月・金 運航
新潟 - ウラジオストク	ウラジオストク (XF)	Tu-204	140席	2 / 週	木・日 運航
新潟 - イルクーツク	シベリア(S7)	Tu-154	164席	1 / 週	運休中
新潟 - ソウル	大韓航空 (KE) 日本航空 (JL)	B737-900	188席	7 / 週	毎日運航、共同運航
新潟 - ハルビン	中国南方 (CZ)	A320	156席	4 / 週	月・水・金・日 運航
新潟 - 上海	中国東方 (MU)	A320	156席	2 / 週	水・土 運航
新潟 - グアム	コンチネンタル (CO)	B737-800	155席	2 / 週	火・土 運航

仙台空港アクセス鉄道の概要



サービス	東北本線直接の乗入れ 1～3本/時間 アクセス時間 最速17分(4本/日) 旧空港バス40分
運賃	仙台駅～仙台空港間 630円
事業費	約350億円
事業主体	仙台空港鉄道(株)(3セク)
開業日	平成19年3月18日
利用見込	開業時7,400人/日(空港利用者数4,000人、沿線利用者数3,400人)
収支予測	黒字転換 単年度23年、累積30年目
利用者実績	<開業1週間後> 1日の利用者数 12,300人/日 仙台空港駅 5,900人/日 <開業1ヶ月後> 1日の利用者数 9,600人/日 仙台空港駅 4,600人/日