新潟空港アクセス改善の基本的考え方

平成２９年１２月

新潟空港アクセス改善協議会

新　　潟　　県

— 目 次 —

はじめに 1

１　現状及び将来環境 2
（１）新潟空港アクセスの現状 2
（２）新潟空港を取り巻く将来環境 3

２　軌道系アクセスの検討 4
（１）新幹線延伸案 5
（２）在来線(白新線)延伸案 7
（３）その他の軌道系アクセス（ＬＲＴ、モノレール、新交通システム 等） 8

３　新潟空港アクセス改善の基本的考え方 9
（１）基本方針 9
（２）改善策の方向性 10
①　短期（2020 年東京オリンピック・パラリンピックを目標） 10
②　中期（2025(平成 37)年度を目標） 12
③　長期（需要動向等を見極めつつ検討） 12

おわりに 13

資料編

１　新潟空港の概要
２　新潟空港アクセスに係るデータ
３　新潟空港アクセスに係るこれまでの検討経緯
４　新潟空港アクセスに係る調査概要(H28.6)
５　本協議会における追加検討事項
６　新潟空港アクセス改善に係る関係者の意見
７　新潟空港アクセス改善協議会構成員

はじめに

本県が、日本海側の表玄関として拠点性を向上させていくためには、新潟空港の利用者増加によって新規路線誘致や増便を図ることが重要であり、そのためには空港アクセスの改善も必要な取組の一つである。

新潟空港アクセスの改善については、新幹線や白新線の空港乗り入れなどの軌道系アクセスを中心に、かなりの時間を費やして様々な検討がなされ、建設費や運行経費に係る財源、鉄道事業として採算性が見込まれる輸送量の確保等の様々な課題が浮き彫りにされてきた。

これまでの検討の成果の一つとして、現在、新潟駅南口から空港まで直行リムジンバス等が運行されているが、増加する訪日外国人観光客の受け入れや、新潟県の優位性を活かした路線誘致に向けては、更なる空港アクセスの改善が大きな課題となっている。

こうした経緯を踏まえ、学識経験者、行政、経済界、交通事業者等のトップが一堂に会し、新潟空港のアクセス改善に関し、あらゆる可能性についての意見交換を行うことを目的に、平成 29 年 5 月に本協議会は設置された。

本書は、本年 5 月から 11 月にかけて行われた 3 回の協議会と、2 回のワーキングチームにおける議論の成果として、現時点における新潟空港アクセス改善についての基本的な考え方を整理したものである。

今後、本書で提案する方向性に基づいた施策が具現化され、空港アクセス改善のみならず、新潟空港の更なる活性化の一助となることを期待する。

なお、空港アクセス改善に向けては、路線ネットワークの充実等と一体的な検討を行うべきであるが、空港の利用促進については、2020(平成 32)年度の空港利用者 135 万人を目標に、別途、「新潟空港の路線ネットワーク戦略」の改定に向けた議論が行われていることから、本協議会においては両者の整合に注意を払いながら、空港アクセス改善に特化して議論を進めた。

１　現状及び将来環境

（１）　新潟空港アクセスの現状

本州日本海側で最大の定期路線数を持つ新潟空港は、県都新潟市の北東に位置し、新潟市街地や陸上交通の中心であるＪＲ新潟駅からほど近くに立地している。

新潟空港へのアクセスは、新潟空港の利用圏域が広域であることや、日常の自動車利用の割合が高いこともあり、自家用車利用が交通機関分担率の約 52%を占めている。自家用車利用者は、道路渋滞への不安や、特に長期間の際の駐車場料金の負担も大きい。

新潟空港と新潟駅を結ぶ公共交通機関としては、新潟駅南口発着の直行リムジンバスと、新潟駅万代口発着の路線バスが運行されており、空港アクセスにおける交通機関分担率は、直行リムジンバスと路線バスを合わせて約 25%を占めている。空港と新潟駅の間を所要時間 25 分、運賃 410 円で結んでいる直行リムジンバスは、国内主要空港と比較しても所要時間や運賃の面では劣後していない。その一方で、国内主要空港とのサービス水準の差などから、更なる利便性向上を期待する声も多い。

近隣地域から新潟駅を経由する場合には、新潟駅での乗り換えに時間がかかるとともに、身体的または心理的な負担が生じることから、乗り換えに係る負担軽減や速達性・定時性確保の観点などからも、新潟空港と新潟駅との間の軌道系アクセスの整備を望む声も多い。

また、新潟空港は、本年 7 月に訪日誘客支援空港の認定を受けており、今後も拡大が期待される訪日外国人旅行者(インバウンド)需要を受け入れていくためにも、新潟空港と新潟駅の間だけではなく、県内市町村や観光地等、山形県や福島県等の近隣県、更には首都圏等も視野に入れた空港アクセスの充実が求められている。

（２） 新潟空港を取り巻く将来環境

《全国的な動向》

① 国のインバウンド目標

「明日の日本を支える観光ビジョン― 世界が訪れたくなる日本へ ―」では、インバウンドについて、2020(平成 32)年には 4,000 万人、2030(平成 42)年には 6,000 万人を目指すことを目標としている。

② 主な国際イベント

2020(平成 32)年開催予定の東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの間には、国内ではラグビーワールドカップ日本大会、県内では 2019(平成 31)年の新潟開港 150 周年など大きなイベントが控えている。

③ 高速交通体系

2022(平成 34)年には北陸新幹線の敦賀延伸、2027(平成 39)年にはリニア中央新幹線東京－名古屋間開通が予定されており、国内の人の流れに大きな変化が生じると想定される。

④ 首都圏空港の動向

羽田空港及び成田空港では、2020(平成 32)年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの間に、滑走路処理能力をそれぞれ年間約 4 万回増やすことに取り組んでおり、その後は、成田空港の滑走路増設も検討されている。

《県内の動向》

① 新潟駅周辺整備事業

2021(平成 33)年度には連続立体交差事業による高架駅の全面開業、2022(平成 34)年度には高架下交通広場の供用が予定されており、空港リムジンバス等の運行形態の変更も想定される。

② 新潟空港滑走路の沖合展開

現在整備中の新潟港西港区の土砂処分場の埋立完了後の土地利用計画として、環境問題の抜本的解決や運用時間の延長にも寄与する滑走路の沖合移設が期待されている。

③ 新潟港将来構想

新潟港の 30 年後のビジョンである新潟港将来構想の一案として、空港周辺の総合交通ターミナルの整備が示されている。

④ 羽越新幹線構想

県では、羽越新幹線建設促進同盟会、羽越・奥羽関連鉄道同盟会の一員として、フル規格の羽越新幹線の全線の整備に必要な調査の早期実施を国に要望している。ルート検討の際には、新潟空港付近を経由するケースも検討俎上に挙がる可能性がある。

２　軌道系アクセスの検討

本協議会では、空港アクセスの改善に特化した議論を行ったが、空港アクセスの改善は空港の利用促進と一体的に議論されるべきであり、別途、「新潟空港の路線ネットワーク戦略」の改定に向けて、2020(平成 32)年度の空港利用者 135 万人を目標として今後取り組むべき方策等についての議論が行われている。

空港アクセスの改善の検討は、その手段を軌道系アクセスのみに限定して行われるものではなく、バスやタクシーなどの既存の交通モード、あるいはソフト的な改善も含めた様々な可能性について、その特性や、費用と効果の観点も踏まえつつ、状況にあった最善の方法を模索すべきである。

このうち、バスやタクシーなどの既存の交通モード、あるいはソフト的な部分については、更なる改善を図ることが関係者の共通認識として存在していることから、後述のとおり、協議会で出た意見を基に、アンケート調査を通じた利用者の意見や「新潟空港アクセス改善(長期)研究会」の改善アイデア、他空港の事例等を参考として、次章に改善策の方向性を整理した。

新幹線空港乗り入れを含む軌道系アクセスについては、その整備により広域的な利用を拡大すべきという意見や、莫大な負担を次代に背負わせる大きなリスクがつきまとうといった指摘など様々な意見があるため、本章では、軌道系アクセスのモード毎に、「概要」、「期待される効果」、「実現可能性」、「評価」を整理した。

なお、「期待される効果」については、各モード毎に整理した効果の他にも、各モードに共通して、関連産業への波及効果や消費支出の増大、雇用の創出、空港周辺の土地利用価値の向上等といった効果も期待できる。

（1） 新幹線延伸案

【概要】

想定ルート：	新潟駅－新幹線車両基地－新潟空港 （当該区間の運行は在来線扱い）
想定所要時間：	11 分（直行の場合）
概算事業費：	422 億円（平成 28 年度調査）
特　　長：	上越新幹線との直通運転が可能であり、上越新幹線沿線や首都圏へのアクセスに優位

【期待される効果】

① 増大するインバウンド需要の取り込み

- 新幹線と直結している空港は世界的にも希であり(エアポートセールス時におけるＰＲや、東京駅等での「新潟空港駅行き」の表示などにより、知名度の向上にも繋がる)、また、これにより新潟から首都圏まで最短 2 時間程度で移動可能であるというメリット等をＰＲすることにより、首都圏方面のインバウンド需要を取り込むことができる。その結果、首都圏第三空港としての補完機能を果たすことができる。
- 仮に多くの外国人旅行客が新潟を通過して首都圏に向かうとしても、新潟の魅力のＰＲ等により一定程度の新潟訪問客の増加は可能であり、また、新潟周辺の需要のみでは利用者増にも限界があることを踏まえると、首都圏の需要を取り込むことで新潟空港の就航便数の増加に繋がり、結果として県民の利便性も向上する。

② 空港利用者の利便性向上

- 現行のリムジンバスより大幅に所要時間が短縮でき、また、遅延リスクも少なく、速達性、定時性が高まる。
- 空港までの直通運転が可能である上越新幹線の沿線地域からは、乗換なしで快適に移動できる。

③ 空港背後圏の拡大

- 新潟駅における乗り継ぎが必要なくなることにより、新潟空港が時間的に優位となるエリアが拡大することから、新幹線沿線地域を中心に背後圏が拡大する。
- 所要時間のみで比較した場合、首都圏空港に対して、新潟空港が優位性をもつ地域が越後湯沢駅から高崎駅まで拡大するため、北関東方面へ空港背後圏が拡大する可能性がある。
- 将来的には、羽越新幹線構想との連携により、山形県や秋田県等からのアクセスも飛躍的に向上する可能性がある。

④ 上越新幹線の維持・拡充

- 北陸新幹線の開業により、上越新幹線の枝線化が懸念されている。現時点では、開業前と同程度の利用状況を保っているものの、将来的には、東京－高崎間の一層の混雑により、枝線化の懸念が強まる恐れがある。こうした中、

上記に示すような新幹線需要の増加は、上越新幹線の維持の観点でも効果的である。

⑤ 大規模災害時における首都圏のバックアップ機能の確保

・　首都圏直下型地震等の大規模災害が太平洋側で発生した場合、日本海側で首都圏から一番近い新潟空港は、首都圏空港のバックアップ機能を発揮することが求められる。そのためにも、平時における航空ネットワークの充実と空港機能の充実を図っておく必要がある。

【実現可能性】

① 建設費の財源確保

・　県が発表した調査(H28.6)によると、新幹線乗り入れの実現に向けては、少なくとも 422 億円の整備費用が必要であり、この財源確保が課題である。財源確保にあたっては、鉄道事業者による負担が現実的ではないことから、国の支援や、地元、さらには隣接県の費用負担を検討する必要がある。

② 鉄道事業としての採算性確保

・　上記調査によると、仮に整備費用を全額公的な負担とした場合であっても、鉄道事業としての採算可能性が出現するためには、現状の 3 倍以上の航空利用者増加、若しくは、運行経費に対する公的支援が必要になると考えられる。

・　なお、上記調査の中では、延伸部分が整備されることに伴って、既存部分（新潟駅－東京駅）に生じる需要増加分の利益を考慮したケースも、参考として試算されている。

③ インバウンド需要や首都圏空港の動向による影響

・　前述した効果が実現すれば、首都圏第三空港としての活用も期待されるものの、その実現性については、インバウンド需要の動向や、首都圏空港の容量拡大施策等にも影響を受けることから、新幹線乗り入れを実現したことによって必ずしも期待されるとおりの効果が得られるとは限らない。

【評価】

・　新幹線延伸案については、非常に大きな効果が期待されるものの、その実現性については、現時点では必ずしも採算性も含めた確実性が高いとは言えない。そのため、まずは、既存のバス等の利便性向上など、新潟駅の高架化を見据えた短中期的に実施可能な施策を最大限行うことによって、利用者増を図ることを目指し、その動向や鉄道事業者の意向等を踏まえつつ、再度本案を検討するかどうか検証する必要がある。

（２） 在来線(白新線)延伸案

【概要】

想定ルート：	新潟駅－大形駅－新潟空港
想定所要時間：	16 分（直行の場合）
概算事業費：	308 億円（平成 28 年度調査）
特　　長：	各方面の在来線との直通運転が可能であり、新潟市近郊や庄内・会津方面からのアクセスに優位

【期待される効果】

① 空港利用者の利便性向上

・　現行のリムジンバスより所要時間が短縮でき、また、遅延リスクも少なく、速達性、定時性が高まる。

・　各方面の在来線から、空港までの直通運転がなされた場合、県外を含む多くの地域から、乗換なしで快適に移動できる。

② 空港背後圏の拡大

・　新潟空港から在来線沿線地域との間で直通列車を運行することにより、背後圏が拡大する可能性はある。

・　所要時間面では、道路系アクセスと同レベルであるものの、観光列車等、直通列車に付加価値を持たせることが可能である。

③ まちづくりとの連携(沿線開発)

・　中間駅を設けることが可能であり、同駅周辺の宅地や企業等の立地が進む等の開発が行われ、更なる需要が生まれる可能性がある。

【実現可能性】

① 建設費の財源確保

・　県が発表した調査(H28.6)によると、在来線延伸案は、新幹線乗り入れと比べると安価であり、採算性も優位であるものの、少なくとも 308 億円の整備費用が必要であり、いずれにしても、財源確保の面で課題がある。

② 鉄道事業としての採算性確保

・　上記調査によると、仮に整備費用を全額公的な負担とした場合であっても、鉄道事業としての採算可能性が出現するためには、現状の 3 倍弱の航空利用者増加、若しくは、運行経費に対する公的支援が必要になると考えられる。

・　中間駅を設けることによって、都市内の交通需要も取り込むことにより、採算性が改善する可能性はある。ただし、都市計画(まちづくり)の点で調整が必要となる。

【評価】

・　以上のとおり、建設費用は新幹線乗り入れ案より安価であるが、乗り換えが生じることからその効果は限定的である。新幹線延伸案と同様に、空港利用者の推移等をみながら、中間駅設置の効果も含めて検証する必要がある。

（3） その他の軌道系アクセス（ＬＲＴ、モノレール、新交通システム 等）

【概要】

想定ルート：	新潟駅－新潟市内各所(万代シティ、佐渡汽船等)－新潟空港
想定所要時間：	20 分程度(ルート、停車場・駅数により変動)
概算事業費：	225～2,250 億円程度(一般的な建設単価で試算した場合)
特　　長：	比較的ルート設定の自由度が高く、新潟市内主要施設とのアクセスや新潟市内都市交通との連携に優位

【期待される効果】

① 都市内交通の利便性向上

・　新潟空港の利用者数増加への効果は新幹線及び白新線延伸案と比べて低いものの、都市内交通の利便性が向上する。

② 空港利用者の利便性向上

・　既存の都市内交通との連携が図りやすい。

・　渋滞による遅延リスクが発生せず、利用者の安心感が高まる。

③ まちづくりとの連携(沿線開発)

・　こまめに停車場等を設けることが可能であり、沿線一帯にわたって宅地や企業等の立地が進む等の開発が行われ、更なる需要が生まれる可能性がある。

・　なお、モノレール等は、それ自体にも観光面での価値があり、市内観光の有効なツールとも成り得る。

【実現可能性】

① 建設費の財源確保

・　概略検討レベルではあるが、整備には多額の費用が必要であり、モノレール等に係る国からの支援を考慮したとしても、財源確保の面での課題がある。また、導入空間の確保等の技術的な制約もある。

② 鉄道事業者としての採算性確保

・　首都圏向けのインバウンド需要の増加は見込めないものの、中間駅設置によって、朱鷺メッセや佐渡汽船等の都市内の交通需要も取り込むことができ、採算性が改善する可能性はある。

③ 関係機関等との調整

・　沿線地区のまちづくりや、既存の都市内交通との役割分担などについて、関係機関や交通事業者との調整が必要となる。

【評価】

・　以上のとおり、都市内交通の利便性向上には有効であるが、空港利用者増加への効果は限定的であると考えられる。空港アクセスを主目的として検討する場合には、新幹線延伸案と同様に、関係者の意向や空港利用者の推移等を見ながら、中間駅設置の効果も含めて検証する必要がある。

３　新潟空港アクセス改善の基本的考え方

（１）　基本方針

空港アクセス改善の戦略目標は、新潟空港利用者の増加である。

新幹線延伸案は、インバウンドを中心とした利用者の大幅な増加や、首都圏空港が被災した際のリダンダンシー機能の確保など、大きな効果も期待されるものの、インバウンド需要の今後の動向や、整備と空港利用者の増加との関係性等に不確実な要素も多い。
加えて、多額の整備費の財源確保や、鉄道事業としての採算性等の課題も多く、現時点では整備着手を判断できる状況にない。
また、その他の軌道系アクセス案についても、同様に現時点では財源確保や採算性等の面で課題が多い。

従って、まずは、県内及び近隣県からの空港利用者や訪日外国人旅行者にとっての「利便性の高い地方空港」を目指し、「新潟空港の路線ネットワーク戦略」に基づき、関係者が一体となって航空路線の充実を含む新潟空港の魅力向上に取り組むとともに、直行リムジンバス、タクシー、自家用車及びレンタカーの利便性向上など、短中期的に実施可能な取組を総動員し、更なるアクセス改善を図るべきである。
その際には、空港と新潟駅の間だけではなく、県内市町村等、山形県や福島県等の近隣県等も視野に、それぞれの実態や特性に応じた交通モード毎の改善策を検討していく必要がある。

当面は、短中期の取組を着実に進めることとし、長期的には軌道系アクセスも念頭に、利用者ニーズや社会経済の動向等（例えば、国における首都圏第三空港の検討状況など）を見極めつつ、本格的な検討を行うか、関係者で再度検討・意思決定を行う。

（２） 改善策の方向性

基本方針を踏まえ、短・中・長期の区分において、取り組むべき空港アクセスの改善の方向性を以下に示す。この方向性に基づいて、今後、関係者間で早急に具体的な改善策の検討を行い、必要に応じて、実証実験や試行等の段階を経ながら、順次、速やかに実施していくべきである。

① 短期（2020 年東京オリンピック・パラリンピックを目標）

2020(平成 32)年の東京オリンピック・パラリンピックでは、多数の訪日外国人旅行者が来訪すると目される。こうした需要を取り込むため、交通モード、アクセスの範囲毎に、次の表に示すような方向性に基づいて、改善を進めるべきである。

交通モード	改善策の方向性	主な対象範囲				改善策の具体例と期待される効果等								
							主な対象旅客						期待される効果	
							国内線		国際線		訪日外国人旅行客		利便性向上	利用者拡大
		新潟駅と空港間	県内市町村・観光地等と空港間	隣県と空港間	首都圏と空港間	改善策の具体例	出発	到着	出発	到着				
共通	情報インフラの整備	○	○	○	○	空港アクセス情報等の一元化、空港や新潟駅等での情報発信　等	○	○	○	○	○		○	○
自家用車	駐車場のサービス向上		○	○		予約制導入、支払方法の多様化　等	○		○				○	○
	駐車場料金の低廉化・無料化		○	○		割引制度の充実、料金体系の見直し、無料化　等	○		○				○	○
	駐車場の情報発信		○	○		誘導看板設置、ライブカメラ設置　等	○		○				○	
	駐車場の施設整備		○	○		屋根設置、拡張・増設　等	○		○				○	○
レンタカー	利用者サービスの向上		○	○		窓口の有人化　等		○		○	○		○	
	インバウンド向けサービスの向上		○	○		窓口の多言語対応、外国語対応カーナビ装備　等					○		○	
	利用者負担の低減		○	○		割引制度の充実　等		○		○	○		○	○
	駐車スペースの施設整備		○	○		屋根設置、拡張　等		○		○	○		○	
タクシー	利用者サービスの向上	○	○	○		接客マナーの向上、高質車両の導入 等	○	○	○	○	○		○	
						支払方法の多様化　等	○	○	○	○	○		○	
	インバウンド向けサービスの向上	○	○	○		多言語化　等					○		○	
	利用者負担の低減	○	○	○		乗合制　等	○	○	○	○	○		○	○
	運行ルートの構築		○	○		定期・定額運行ルートの構築　等	○	○	○	○	○		○	○
バス	ソフト面のサービス向上	○	○	○	○	空港・駅でのバス案内充実、バス車内・駅でのフライト情報提供、空港での電車・バスの乗継・遅延等の情報提供　等	○	○	○	○	○		○	
	空港・新潟駅での案内充実	○	○	○	○	空港・駅での誘導サインの充実　等	○	○	○	○	○		○	
	運行ダイヤ・運用の改善	○	○	○	○	運行ダイヤの見直し、飛行機の遅延に合わせた柔軟な運行　等	○	○	○	○	○		○	○
	利用者サービスの向上	○	○	○	○	待合環境、支払方法の多様化、乗車証明・領収書の発行、ポーターサービス　等	○	○	○	○	○		○	
	インバウンド向けサービスの向上	○	○	○	○	多言語化、空港・駅での外国人向け案内充実　等					○		○	
						ＪＲパスへの組込、鉄路・航路等を組合せた県内交通パス造成　等					○		○	○
	運行ルートの改善等	○	○	○	○	リムジンバスのホテル等への経由、路線バスの空港への経由、佐渡汽船との連絡　等	○	○	○	○	○		○	
						高速バスの空港乗り入れ、隣県・観光地等への運行ルート構築　等	○	○	○	○	○		○	○

注１）　「主な対象旅客」欄について、「出発」は県内または隣県から新潟空港を利用して他地域に向かう者、「到着」は他地域から新潟空港を利用して県内または隣県に来るものを想定している。

注２）　具体例の実施にあたっては、関係法令に基づく許認可等が必要な場合がある。

② 中期（2025(平成 37)年度を目標）

短期策に合わせて、新潟駅高架下交通広場供用（2022(平成 34)年度）後の流動の変化や、新潟駅周辺の都市開発、空港周辺の産業開発の動向等も見極め、概ね 2025(平成 37)年度を目標としたバスの利便性向上を図るべきである。

交通モード：バス、アクセスの範囲：共通

○ **空港ビル・新潟駅での動線等改良** 具体例：　高架下交通広場供用時の利便性の高いバス停配置、大きい荷物を前提とした昇降設備の配置　等 ○ **直行リムジンバスと路線バスの連携** 具体例：　高架下交通広場供用後の運行統合　等 ○ **道路走行環境の改善** 具体例：　交差点等の改良、バス専用レーンの設置　等

③ 長期（需要動向等を見極めつつ検討）

短中期の取組を進めつつ、空港利用者が「新潟空港ネットワーク戦略 2017」の目標(目標年次：2020(平成 32)年度)である 135 万人を達成した段階、若しくは、中期の目標年次(2025(平成 37)年度)を経過した段階で、利用者ニーズや社会経済の動向（例えば、国における首都圏第三空港の検討状況など）を見極めつつ、軌道系アクセス等の抜本的な改善策について本格的な検討を行うか、関係者で再度検討・意思決定を行う。

なお、アクセスの範囲毎に適した軌道系アクセスは、概ね以下のようになると考えられる。

アクセスの範囲	軌道系アクセスの区分		
	新幹線 延伸案	在来線 （白新線） 延伸案	その他 （ＬＲＴ、モノレール 等）
新潟駅と空港間	○	○	○
県内市町村・観光地等と空港間		○	
隣県と空港間	○	○	
首都圏と空港間	○		

おわりに

新潟空港は、北東アジア地域に対して、地理的・時間的優位性があることに加え、多くの国内主要都市と結ばれており、他の地方空港と比較しても充実した航空ネットワークを有している。

こうした特色を踏まえ、新潟空港を県内外のビジネスや観光の拠点として発展させるためには、新潟空港の利便性向上による更なる利用拡大や、路線ネットワークの充実等の実現に向けた基本指針である「新潟空港ネットワーク戦略 2017」に基づき、関係者一丸となって、イン・アウト双方での取組を強化すべきである。その成果として、新潟空港の利用者が大幅に増加すれば、期待の声も多い軌道系アクセスの本格的な検討にも繋がっていくと考える。

そのためにも、利用促進と同時並行的に必要となるのが空港アクセスの改善であり、本書でとりまとめた基本的な考え方に基づいて、まずは短中期的な改善に取り組み、その効果も検証しつつ、利用者ニーズや社会経済状況の変化を踏まえながら、継続的な改善を図る必要がある。

今回の方針は、アクセス改善に向けた現時点における基本的な方向性を示すものであり、今後、具体的な取組内容や事業スキーム等について、関係者間における更なる検討を行う必要がある。更に、短中期的な改善策の実施段階においても、定期的なフォローアップ調査等を行う必要がある。