

新潟空港の路線ネットワーク戦略 2017

(中間報告)

2017 (平成 29) 年9月

新 潟 県

目 次

1 はじめに

2 新潟空港をとりまく現状と課題

3 目標と4つの戦略

(1) 目標

(2) 4つの戦略

- ① 北東アジアに対する日本海側の航空路の表玄関としての地位の確立
【ハルビン線・ロシア線の増便、北京線・大連線の誘致】
- ② 訪日外国人観光客の増加が見込まれる地域への路線の拡充
【台北線の増便、香港線・高雄線・東南アジア方面との路線・チャーター便の誘致】
- ③ 国内外の主要地域（都市）との同日到着を実現するための路線の充実
【ソウル線・成田線・上海線の増便、佐渡―新潟線の確保】
- ④ 新たな利用者層獲得につながるLCC路線の誘致
【関空線の誘致等】

4 戦略具現化に向けた取組の方向性

(1) 既存路線の充実

(2) 新規の国際路線の誘致

(3) LCC路線の誘致

5 利用者拡大・路線充実に向けた取組

(1) 戦略的なエアポートセールスの実施

(2) 空港アクセスの改善

(3) コンセッション方式による空港運営の民営化検討

(4) ビジネスジェットの受入れ推進

(5) 利便性が高く魅力ある空港施設の充実

(6) アウトバウンド需要の掘り起こし

(7) 空港周辺への産業誘致

6 今後のフォローアップ

資料編

1 はじめに

- 新潟県では、新潟空港の利便性向上を重視した新たな航空ネットワークの構築を目指し、国際ハブ（拠点）空港における乗り継ぎ利便性の向上等を主要方針とした「新潟空港の路線ネットワーク戦略 2012」を平成 24 年 2 月に策定した。
- 戦略策定後 5 年が経過し、国際ハブ空港である成田空港への路線開設や台北線の通年運航が実現した一方、首都圏空港への路線の一極集中など航空を取り巻く環境の変化が生じた結果、本県のオンリーワン路線であった極東ロシア線の運休やハルビン線の減便等が生じている。
- また、近年、訪日外国人観光客が増加しており、国においては「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成 28 年 3 月、明日の日本を支える観光ビジョン構想会議策定）のもと、インバウンド施策を展開するとともに、地方空港の機能強化を目的に訪日誘客支援空港制度を創設し、新潟空港も今年 7 月に「拡大支援型」空港として認定された。
- こうした状況を踏まえ、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、県のみならず関係者において、目標、方針等を共有し、関係者一丸となった取組を行うため、平成 29 年度から 32 年度までの 4 年間の計画期間とする新たな路線ネットワーク戦略の策定を行うこととした。

【今回の中間報告について】

空港アクセスの改善については、現在「新潟空港アクセス改善協議会」において検討中であるため、この結果も踏まえ、年内を目処に最終版のとりまとめを行う。それまでの間、当該中間報告をベースに、関係者の意見を聴取し、適宜反映していくこととする。

2 新潟空港をとりまく現状と課題

(1) 国の政策の動向

- ・ 平成 26 年 6 月、国土交通省交通政策審議会航空分科会基本政策部会において、①航空ネットワークの構築のための強固な基盤づくり、②充実した航空ネットワークの構築と需要の開拓、③質の高い航空・空港サービスの提供の 3 本柱について、中長期的に目指すべき方向性の「とりまとめ」が示された。
- ・ 国においては、この方向性に基づき、「航空ネットワーク拡充」として、首都圏空港の機能強化、関西国際空港や中部国際空港の機能強化等、「空港運営の充実・効率化」として空港経営改革（コンセッション方式）の推進、LCCの持続的な成長に向けた取組み、ビジネスジェットの受入れ推進、地方空港における国際線の就航促進等の施策を推進している。
- ・ 国土交通省は、訪日外国人客の拡大を踏まえ、地方空港への国際線の就航を推進するため、国が重点的に支援を行う「訪日誘客支援空港」の認定制度を新設し、新潟空港は、平成 29 年 7 月、評価別 3 段階の最上位である「拡大支援型」に認定された（新潟空港など全国 19 空港）。

(2) 訪日外国人観光客の増加

- ・ 我が国の平成 28 年の訪日外国人観光客数は 2,400 万人を超えた。
- ・ 政府は、「明日の日本を支える観光ビジョン」において訪日外国人旅行者数を 2020 年に 4,000 万人、2030 年に 6,000 万人という目標を掲げている。
- ・ 観光・レジャー目的で来訪する訪日外国人旅行者のうち、個人手配又は個人旅行向けパッケージ商品を利用する旅行者の割合は年々増加しており、平成 28 年は全体の 4 分の 3 を占めている。

(3) 航空事業の動向及び航空需要予測

- ・ 国内定期航空輸送は、近年、平成 18 年度の 9,697 万人をピークに減少が続いてきたが、平成 24 年度以降は増加に転じており、平成 28 年度（速報）は 9,812 万人となっている。また国際航空輸送（本邦航空運送事業者による）実績についても同様の傾向となっており、平成 28 年度は 2,105 万人となっている。
- ・ 国土交通省によれば、平成 22 年度には国内線・国際線合計で年間約 1 億 4 千万人だった我が国の航空旅客数は、平成 34 年度には、少なくとも 1 億 7,600 万人にまで増加すると予測されており、需要は引き続き拡大傾向にある。
- ・ このうち国内線は、今後の人口減少等の影響を受けて横ばいか減少になるケースも想定されるものの、国際線については海外の高い経済成長等を受けて増加傾向が続くものと見込まれている。

(4) 太平洋側の大規模災害時における首都圏空港等の代替機能確保の必要性

- ・ 東日本大震災等の教訓を踏まえ、首都圏直下型地震等の大規模災害発生時における、首都圏空港等の代替機能を確保することが必要である。

(5) 路線数・利用者数等

- ・ 平成 29 年 8 月現在の路線数（定期便・定期チャーター便）は国内線 7 路線、国際線 4 路線となっている。
- ・ 新潟空港を中心とした半径 100 km 圏内に競合空港はないものの、同半径 200 km 圏内には仙台、福島、山形、庄内の各空港が存在するほか、その周辺にも国際線が就航する空港が存在する。
- ・ 利用者数については、近年は約 100 万人で推移している。うち国内線は平成 23 年の F D A 福岡線、平成 24 年の A N A 成田線の就航等もあり 90 万人弱で推移している。国際線は、平成 18 年をピークに、ロシア線やハルビン線等のいわゆる「オンリーワン路線」が成田等他空港へ就航したことや、増加するインバウンド需要を十分に取り込めていないことなどから減少傾向にある。
- ・ 平成 28 年度の国内線・国際線をあわせた新潟空港の乗降客数は、対前年度比 101.3% の 993,980 人であり、国内線が 880,765 人、国際線が 113,215 人という内訳となっている。これを大都市圏にある 5 つの空港（羽田、成田、関西、大阪、中部）を含む国内 28 か所の拠点空港における対前年度比で見ると、拠点空港全体では対前年度比 105.3% であるのに対し同 101.3% と、4 ポイント下回っている。
- ・ さらに国内線と国際線に分けると、国内線は全拠点空港とほぼ同水準であるのに対し、国際線は、拠点空港全体では対前年度比 110.1% であるのに対し、新潟空港はソウル線やハルビン線の減便が影響し同 89.2% と、約 20 ポイント下回っている。
- ・ 訪日外国人観光客の増加が著しい昨今の状況において、インバウンド需要の取り込みが喫緊の課題である。
- ・ また、平成 27 年の新潟県民の出国率は 5.2% で全国第 38 位に止まっており、空港利用者数が伸び悩む一因となっており、出国率の向上も課題である。

3 目標と4つの戦略

(1) 目標（平成32年度）

新潟県民はもとより、隣接県や訪日外国人等にとって、利便性が高く使いやすい空港づくりを推進し、新潟空港の更なる拠点性の向上を図るため、路線ネットワーク（方面、便数）の拡充を目指す。

○目標利用者数

：135万人/年（国内110万人、国際25万人）【平成28年度：99万人】

○目標便数

：196便/週（国内175便/週、国際21便/週）

【平成28年度：177便（国内168便/週、国際9便/週）】

※上記定期便以外にも、チャーター便の増加も目指す。

(2) 4つの戦略

① 北東アジアに対する日本海側の航空路の表玄関としての地位の確立

- ・ ハルビン線の増便（週2便→週4便）
- ・ 極東ロシア線の増便（11便→24便、夏季チャーター）
- ・ 北京線、大連線の誘致

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いる特色を踏まえ、県内外のビジネスや観光の拠点として発展させ、日本海側の表玄関としての確固たる地位を確立させる。

② 訪日外国人観光客の増加が見込まれる地域への路線の拡充

- ・ 台北線の増便（週2便→週4便）
- ・ 香港線、高雄線の誘致
- ・ 東南アジア方面からの路線・チャーター便の誘致

インバウンド需要に加え、海外旅行の目的地として人気が高くアウトバウンド需要も見込める香港、高雄及び東南アジア方面との新規路線の開設に取り組む。

③ 国内外の主要地域（都市）との同日到着を実現するための路線の充実

- ・ ソウル線の増便（週3便→週7便）
- ・ 上海線の増便（週2便→週4便）
- ・ 成田線（午前便の増便）
- ・ 佐渡—新潟線の確保

国際ハブ空港や国内主要都市との直行便による航空ネットワークをさらに充実させることにより、目的地の選択肢の拡大や同日到着の実現等利用者の一層の利便向上を図る。

また、国際ハブ空港における多様な目的地への乗り継ぎが可能となる、利便性の高いダイヤが実現されることを目指す。

④ 新たな利用者層獲得につながるLCC路線の誘致

- ・ 関西国際空港線の誘致
- ・ イン、アウト双方の需要が見込まれる路線の誘致

これまで航空機を利用しなかった層など新たな航空利用者獲得に向け、既存路線に配慮しながら、LCC路線の誘致を進める。

4 戦略具現化に向けた取組の方向性

4つの戦略の具現化に向け、イン・アウト双方の利用拡大に取り組んでいく。

(1) 既存路線の充実

ア 国際線

路線	課題	取組の方向性
ソウル線 〔戦略③〕	<ul style="list-style-type: none"> ・イン、アウト双方の需要回復 ・インバウンドダイヤ（新潟昼出発）の利点活用 ・韓国における新潟の知名度向上 ・スキー場等との二次交通整備 ・路線の利用圏域拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ・妙高エリアに韓国系企業がオープンするスキー場のPR ・グリーンシーズン商品の造成促進 ・会津地方、庄内地域など隣県からも利用しやすいダイヤのPR等による利用圏域拡大
上海線 〔戦略③〕	<ul style="list-style-type: none"> ・路線を利用した旅行商品の造成による観光需要の拡大 ・路線認知度向上によるビジネス利用及び利用圏域の拡大 ・新潟の認知度向上及び訪日観光需要の開拓 	<ul style="list-style-type: none"> ・上海商品と乗継商品の造成強化 ・県内や隣接県の経済団体へのセールス等による利用促進 ・華東の富裕層に絞った顧客開拓 ・中国国内線上海乗継便の活用しての中国内陸部からの誘客
ハルビン線 〔戦略①〕	<ul style="list-style-type: none"> ・黒龍江省をはじめとする中国東北三省との一層の交流促進 ・ハルビン及びその周辺地域からの誘客拡大とリピーター獲得 ・スキー観光客の誘致 	<ul style="list-style-type: none"> ・県国際関連部局や駐新潟中国総領事館等との連携による交流拡大 ・「新潟＋ゴールドルート」商品における新潟滞在拡大を目指した観光資源の売込み ・ハルビン及び高速鉄道でつながる大連等からの誘客 ・黒龍江省スキー連盟等を通じた誘客
台北線 〔戦略①〕	<ul style="list-style-type: none"> ・インバウンドの一層の拡大 ・イン、アウト双方におけるグリーンシーズンの需要拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光部局と連携したインバウンドで一層の需要喚起 ・台湾において知名度が高い佐渡等本県の魅力の発信強化 ・新幹線や高速道路を活用した群馬県の伊香保やみなかみ、福島県の会津地方等との協働による誘客
ロシア極東路線 （ハバロフスク、ウラジオストク） 〔戦略①〕	<ul style="list-style-type: none"> ・夏季の定期チャーターの便数拡大と運航の定着化 ・イン、アウト双方における観光需要の拡大 ・定期便としての安定運航に必要なビジネス需要の創出 	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接県等の旅行会社に対する商品造成の働きかけ ・商品造成等の実績を持つ県内旅行会社と連携したロシア極東の観光資源の掘り起こし、リピーター獲得 ・ロシア人の誘致強化（海水浴客等） ・関係部局、機関等との連携によるビジネス需要の創出

イ 国内線（戦略③）

路線	課題	取組の方向性
札幌線	・供給量(提供座席)に対する更なる需要の創出	・就航地観光部門等と連携したプロモーション強化
成田線	・既存便の利用者増 ・乗継利便性の向上に向けた増便	・乗継利便性のPR強化 ・現行の午後1便に加え、午前便の新設
小牧線	・団体旅行需要の取込が低調 ・就航地での新潟の認知度向上	・団体旅行需要の更なる取込 ・就航地と連携した認知度向上
中部線	・名古屋側から利用しやすいダイヤの設定 ・就航先における認知度向上及び就航先からの需要拡大	・名古屋発午前便ダイヤの変更 ・就航地と連携した認知度向上及び需要拡大に向けた取組強化
伊丹線	・大阪側から利用しやすいダイヤの設定 ・大阪側からの観光需要拡大	・観光部門と連携した大阪で開催の観光セミナー等によるPR強化
福岡線	・供給量(提供座席)に対する更なる需要の創出 ・双方での観光需要の拡大	・双方での観光需要等の拡大に向けたPR強化
沖縄線	・新潟からの観光需要の拡大	・新潟からの観光需要拡大に向けたPR強化
佐渡線	・早期の運航再開	・離島航空路の運航実績がある会社への運航要請の継続

(2) 新規の国際路線の誘致

イン、アウト双方の需要があり、地方空港間の競合が少なく、機材の航続距離からも実現性が高いと期待できる地域(都市)を候補地として、新規路線誘致に取り組む。

候補地	特徴
高雄 〔戦略②〕	・台湾南部の仏教の聖地として知られる仏光山寺(高雄市大樹区)が、群馬県渋川市伊香保町に分院を建立することから、台湾からの参拝客という安定的なインバウンド需要が見込める。 ・アウトバウンドにおいては、台北市以外の地方都市への需要も高く、台湾観光の選択肢の拡大、リピーター客の獲得等が期待される。
香港 〔戦略②〕	・訪日リピーターが多く、ゴールデンルート以外の地方誘客への需要拡大が見込まれ、雪、海鮮、温泉など本県に強みのある観光資源が人気。 ・アウトバウンドにおいては、香港への需要に加え、広州、東南アジア等への需要を取り込むことも可能。
大連 〔戦略①〕	・歴史的に日本とのつながりが強く、華東、広東、北京に次いで訪日旅行者も多い。

	<ul style="list-style-type: none"> ・アウトバウンドにおいては、在日中国人が多く、日系企業進出数も上海に次いで多い。 ・本県が大連経済事務所を設置している他、県内企業の進出もある。
北京 〔戦略①〕	<ul style="list-style-type: none"> ・観光資源が豊富で、高いアウトバウンド需要が予想される。 ・新潟市北京事務所が設置されており、現地の航空会社や旅行会社との円滑な連絡調整、意見交換が可能である。 ・北京空港は非常に混雑しており、スロットの確保が大きな課題の一つであったが、第二空港が完成すれば、こうした課題は解消される。
東南アジア 〔戦略②〕	<ul style="list-style-type: none"> ・高い経済成長率を見せている地域であり、今後の訪日需要の拡大が期待できる。 ・日本人出国者数からアウトバウンド需要の上位にタイ、ベトナム、シンガポールも入っており、新潟空港発着（成田空港等経由）の旅行商品でも多く見られる。 ・現在、中距離路線で主に使われている機材の航続可能距離では難しいものの、より長距離を航続できる機材の導入が進めば就航の可能性は高まる。

（3）LCC路線の誘致（戦略④）

- ・ ネットワークの更なる充実が図られ、新たな利用者層の掘り起こしにもつながることが期待されることから、既存路線に配慮しながらLCC路線の誘致を進める。
- ・ 国内線については、多数の国際線を有する関西国際空港への路線誘致について、引き続き取り組んでいく。
- ・ 国際線については、イン・アウト双方の需要が見込まれる路線の誘致を進めるとし、就航実績のある航空会社に働きかける等によりチャーター便の誘致を進め、最終的な定期便の就航につなげる。

5 利用者拡大・路線充実に向けた取組

(1) 戦略的なエアポートセールスの実施

- ・ 路線ごとの特性や開設の歴史などを念頭に、効果的なタイミングでトップセールスも実施するとともに、観光分野等の関係者が一体となったセールスを展開する。
- ・ 訪日誘客支援空港認定（H29. 7月）によって活用できる着陸料減免等の国の支援メニューや、旅行商品造成に係る県独自の支援策等も活用しながら路線充実に向けたセールスに取り組む。

(2) 空港アクセスの改善

- ※ 新潟空港へのアクセス改善に関しては、新潟空港アクセス改善協議会の状況を踏まえ、今後、記述について検討。

(3) コンセッション方式による空港運営の民営化検討

- ・ 新潟空港は国により運営されているが、国の公表値によると、同空港の収支は、13億円を超える赤字となっており、公的支援がなければ民営化しても経営を成り立たせることは難しい状況にある。
- ・ 一方で、空港を活性化し利用拡大を図っていくことは重要であり、県としても民営化によってサービス向上や運営改善をなしえた他空港の事例を見極めながら、その取組を積極的に空港運営に取り入れることが必要である。
- ・ まず、新潟空港整備推進協議会（※）で、空港の民営化について勉強会を設置（H29. 4月）し、先行事例を踏まえながらその可能性やサービス向上に向けた改善策の研究・検討を行う。

※ 新潟県知事を会長とし、県内の官民各団体が参画する団体で、新潟空港の発展に資することを目的に空港の整備促進及び活性化を図ることを目的に、様々な活動を行っている。

(4) ビジネスジェットの受入れ推進

- ・ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催により、諸外国から多数のビジネスジェット・プライベートジェットが飛来することが想定されている。しかし、それらすべてを成田、羽田の両空港で受け入れることは困難とも言われており、一部を地方空港で受け入れることも想定されている。
- ・ また、海外の富裕層を取り込むことは、インバウンド拡大においても重要であり、ビジネスジェット等の受入れ推進は課題の一つである。
- ・ 当面は、新潟空港整備推進協議会が加入するビジネス航空の普及や発展を目的とする専門機関を通じてビジネスジェット等に係る情報を収集し、新潟空港における受入に関する課題や方策等を検討していく。

(5) 利便性が高く魅力ある空港の実現

- ・ 空港ターミナル内の各種案内機能の改善や、施設・設備の充実等によって航空利用者の利便性を更に向上させるとともに、イベント開催や空港そのものの魅力を高める取組を積極的に展開し、地域住民など航空利用者以外の空港来訪を促す。

(6) アウトバウンド需要の掘り起こし

- ・ 全国的と比較して低い県民出国率を向上させ、新潟空港を利用した海外旅行を促すための支援策を検討するとともに、国内外の就航地の自治体や近隣県等との連携を強化する。
- ・ 国際線の増便や新規路線の開設に合わせ、利用者層に合った効果的な手法により路線利用を促すためのPRを行う。

(7) 空港周辺への産業誘致

- ・ 新潟市においては産学官連携による航空機関連企業の立地を促進させようとした動きがあり、これらが新潟空港周辺に集積されれば、空港及び周辺地域の活性化につながることから、市と協力しながら、様々な検討を進めていく。

6 今後のフォローアップ

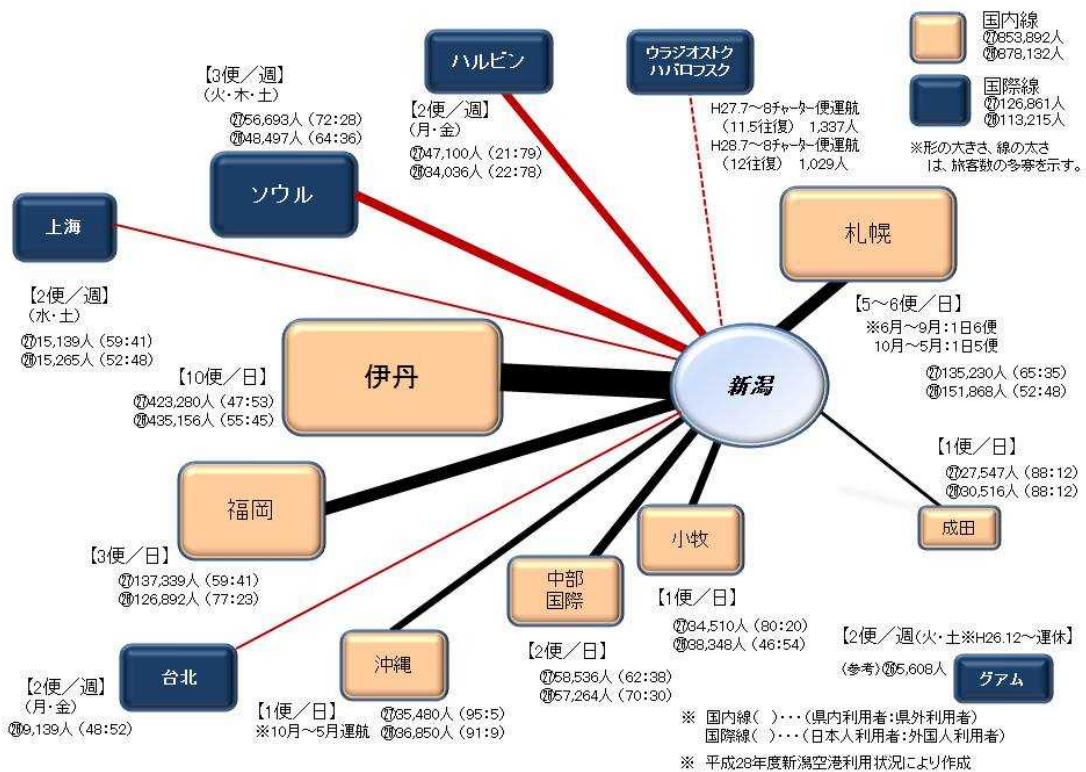
- ・ 本戦略は、毎年度進捗状況等の評価を行うとともに、航空を取り巻く社会情勢の変化や新潟空港における進捗状況を踏まえ、2年を目処に見直しを行っていく。

資料編

1 新潟空港の路線ネットワーク (平成29年4月現在)

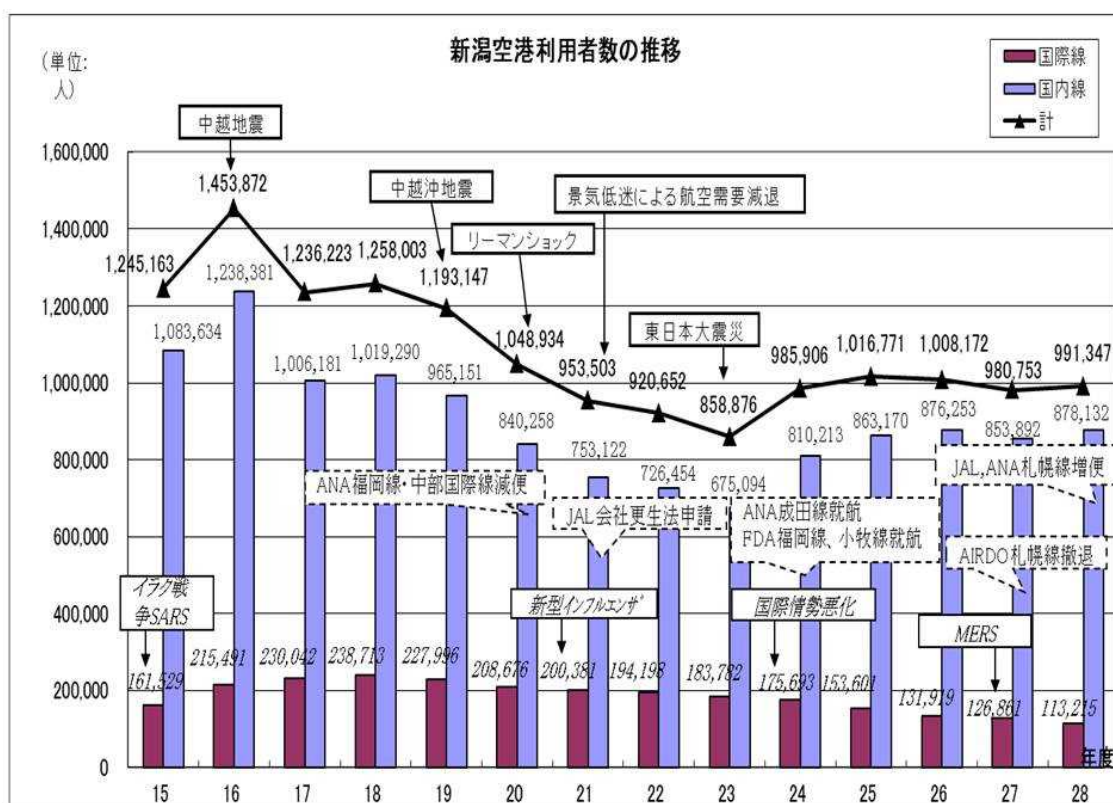
新潟空港は、国際線4路線・国内線7路線をもち、多くのビジネス客や旅行客に利用されている日本海側の拠点空港となっている。

- 新潟空港運用時間 7:30~21:30 (14時間)
※H25.10.27~運用時間1時間延長
- 就航路線 国際線4路線、国内線7路線



2 新潟空港利用者数の推移

- 【国内線】**
- ・減少は平成 23 年度で底を打ち、ANA による成田線、FDA による福岡線の就航等により近年ほぼ 90 万人近くで推移。
- 【国際線】**
- ・平成 18 年度にピークとなった後、景気の低迷、国際情勢の悪化、感染症等の影響により減少傾向。
 - ・平成 28 年度は、台北線が開設されたものの、ソウル線及びハルビン線の減便の影響により、利用者数が減少。



3 国内拠点空港の乗降客数

(1) 拠点空港間での比較

空港種別	空港名	H28年度			H27年度	
		順位	乗降客数(人)	対前年	順位	乗降客数(人)
国管理	新千歳	5	21,545,032	103.3	5	20,839,066
国管理	稚内	28	192,670	105.2	28	183,086
国管理	釧路	25	723,655	104.3	25	693,681
特定地方管理	旭川	22	1,122,434	96.0	22	1,168,664
特定地方管理	帯広	26	628,507	102.5	26	612,612
国管理	函館	18	1,743,699	97.1	18	1,794,152
特定地方管理	秋田	21	1,236,748	99.3	21	1,244,355
特定地方管理	山形	27	265,659	115.2	27	230,438
国管理	仙台	10	3,162,597	101.5	11	3,114,260
国管理	新潟	23	993,980	101.3	23	980,778
国管理	東京国際(羽田)	1	81,735,366	107.5	1	75,987,729
会社管理	成田国際	2	37,249,971	105.3	2	35,355,992
会社管理	中部国際	8	10,944,883	105.1	8	10,410,914
会社管理	大阪国際	7	15,100,395	103.2	7	14,626,738
会社管理	関西国際	3	25,613,243	106.8	3	23,972,526
国管理	広島	15	2,884,941	108.1	15	2,668,013
特定地方管理	山口宇部	24	965,968	104.6	24	922,792
国管理	高松	16	1,883,793	104.2	17	1,806,437
国管理	松山	14	2,912,330	101.0	14	2,880,665
国管理	高知	19	1,432,012	105.5	19	1,356,287
国管理	福岡	4	22,318,827	104.4	4	21,367,729
国管理	北九州	20	1,411,657	107.1	20	1,317,563
国管理	大分	17	1,822,420	98.3	16	1,853,388
国管理	長崎	12	2,996,579	96.4	12	3,107,047
国管理	熊本	13	2,982,198	92.2	10	3,234,054
国管理	宮崎	11	3,090,597	102.0	13	3,027,697
国管理	鹿児島	9	5,443,698	103.9	9	5,234,666
国管理	那覇	6	20,033,021	108.0	6	18,544,408
拠点空港 計			272,436,880	105.3		258,535,737
大都市5空港を除く拠点空港 計			183,528,388	105.3		174,169,567

※ 大都市5空港(羽田、成田、関西、大阪、中部)

(2) 国内線・国際線別の比較

国内線	H28年度		H27年度
	乗降客数(人)	対前年	乗降客数(人)
拠点空港全体(28空港)	189,696,684	103.4	183,446,340
大都市5空港を除く拠点空港全体	155,087,936	103.6	149,625,820
新潟空港	880,765	103.1	853,889

国際線	H28年度		H27年度
	乗降客数(人)	対前年	乗降客数(人)
拠点空港全体(28空港)	82,740,196	110.1	75,088,945
大都市5空港を除く拠点空港全体	28,440,452	115.8	24,543,321
新潟空港	113,215	89.2	126,861

※ いずれも国土交通省「空港管理調書」を元に集計

4 都道府県別海外旅行者数と出国率（平成27年）

新潟県民の出国率（2015年）：5.2% 全国第38位と低い [2014年：5.6% 36位]

都道府県名	人口 -2015	出国者数 -2014	出国者数 -2015	対前年 増加率	構成比 -2015	出国率 -2015
全国	127,082,819	16,903,388	16,213,789	-4.1	100.0	12.8
1 東京都	13,389,725	3,433,962	3,384,916	-1.4	20.9	25.3
2 神奈川県	9,096,022	1,814,963	1,745,466	-3.8	10.8	19.2
3 千葉県	6,197,218	1,002,041	957,079	-4.5	5.9	15.4
4 大阪府	8,835,525	1,323,916	1,256,820	-5.1	7.8	14.2
5 兵庫県	5,541,074	823,279	779,345	-5.3	4.8	14.1
6 愛知県	7,455,351	1,104,339	1,052,449	-4.7	6.5	14.1
7 京都府	2,609,693	383,287	365,837	-4.6	2.3	14.0
8 奈良県	1,375,783	196,164	181,443	-7.5	1.1	13.2
9 滋賀県	1,415,515	192,207	180,975	-5.8	1.1	12.8
10 埼玉県	7,238,933	969,833	922,272	-4.9	5.7	12.7
11 福岡県	5,091,106	550,094	507,741	-7.7	3.1	10.0
12 静岡県	3,705,352	398,028	374,439	-5.9	2.3	10.1
13 岐阜県	2,041,207	215,346	199,361	-7.4	1.2	9.8
14 三重県	1,825,377	189,162	178,246	-5.8	1.1	9.8
15 茨城県	2,918,710	291,215	270,144	-7.2	1.7	9.3
16 栃木県	1,980,077	181,349	169,913	-6.3	1.0	8.6
17 山梨県	841,224	75,245	71,225	-5.3	0.4	8.5
18 広島県	2,833,320	250,089	231,516	-7.4	1.4	8.2
19 群馬県	1,976,029	162,742	154,243	-5.2	1.0	7.8
20 石川県	1,155,720	94,750	89,188	-5.9	0.6	7.7
21 和歌山県	971,165	78,043	71,825	-8.0	0.4	7.4
22 福井県	789,604	62,242	58,155	-6.6	0.4	7.4
23 長野県	2,109,418	164,984	156,232	-5.3	1.0	7.4
24 岡山県	1,924,147	148,889	138,506	-7.0	0.9	7.2
25 富山県	1,069,796	80,564	76,552	-5.0	0.5	7.2
26 香川県	981,082	69,622	65,214	-6.3	0.4	6.6
27 佐賀県	835,040	57,006	50,207	-11.9	0.3	6.0
28 熊本県	1,794,091	120,118	113,862	-5.2	0.7	6.3
29 山口県	1,408,178	92,584	84,736	-8.5	0.5	6.0
30 沖縄県	1,420,865	93,196	95,011	1.9	0.6	6.7
31 宮城県	2,327,700	149,945	141,505	-5.6	0.9	6.1
32 徳島県	763,864	47,135	44,056	-6.5	0.3	5.8
33 愛媛県	1,395,483	80,458	75,111	-6.6	0.5	5.4
34 長崎県	1,386,468	77,576	73,641	-5.1	0.5	5.3
35 鳥取県	573,940	31,946	30,303	-5.1	0.2	5.3
36 北海道	5,400,120	302,829	282,742	-6.6	1.7	5.2
37 大分県	1,171,061	67,221	61,142	-9.0	0.4	5.2
38 新潟県	2,312,973	130,209	120,739	-7.3	0.7	5.2
39 福島県	1,935,456	107,088	98,637	-7.9	0.6	5.1
40 山形県	1,130,724	51,177	46,578	-9.0	0.3	4.1
41 高知県	737,737	33,026	30,537	-7.5	0.2	4.1
42 宮崎県	1,114,109	48,879	43,444	-11.1	0.3	3.9
43 鹿児島県	1,667,830	68,852	62,411	-9.4	0.4	3.7
44 島根県	696,516	28,513	26,151	-8.3	0.2	3.8
45 岩手県	1,284,426	45,636	41,663	-8.7	0.3	3.2
46 秋田県	1,036,982	34,403	32,113	-6.7	0.2	3.1
47 青森県	1,321,083	39,271	37,543	-4.4	0.2	2.8
外国居住	—	936,077	979,305	4.6	6.0	—
不詳	—	3,388	3,250	-4.1	0.0	—

資料：出国者数は法務省出入国管理統計表

人口は総務省統計局「人口推計」都道府県、男女別人口の計算表日本人人口（各年10月1日）もとに算出

5 既存路線ごとの現状

(1) 国際線

ア ソウル線

- ・ 本県には、韓国総領事館（昭和 53 年～）が設置されており、本県と韓国との交流人口の拡大や航空路の拡充に、本県と連携して取り組んでいる。
- ・ 本県は全国の自治体に先駆けてソウルに事務所（平成 2 年～）を開設した他、現地における県内企業等のビジネス展開を支援する「ビジネスコーディネーター」をソウルに配置している。
- ・ 昭和 54 年に開設された新潟ーソウル線は、利用者数の増加とともに便数を拡大してきた。平成 16 年から 26 年までの 10 年間は、朝に新潟空港を出発し、夜に仁川空港を出発するという新潟側に使いやすいダイヤで毎日運航し、平成 20 年度から 24 年度には、毎年 10 万人以上の利用者があった。平成 25 年以降、国際情勢の影響等から利用者数が低迷し、徐々に便数が縮小していき、平成 28 年 10 月末から週 3 便運航となった。
- ・ 一方、この週 3 便運航になった際、朝に仁川空港を出発し昼に新潟空港を出発するダイヤに変更されたことにより、インバウンドは、11 月から 3 月までの 5 か月間で、前年同期に比べ 700 人増加した。

イ 上海線

- ・ 本県には、中国総領事館（平成 22 年～）が設置されており、本県と中国との交流人口の拡大や航空路の拡充に、本県と連携して取り組んでいる。
- ・ 中国経済の中心である上海等華東地域においては、県内企業も多く進出している。本県は、これらの県内企業の事業展開や更なる企業進出を支援するため、現地において県内金融機関の現地事務所と連携しながら、ビジネスコーディネーターを配置して情報収集や現地政府との調整等も行っている。
- ・ 新潟ー上海線は、平成 10 年に週 2 便で就航し、平成 24 年 3 月から週 4 便に増便されたが、国際情勢の悪化の影響により、平成 25 年 10 月末から週 2 便に戻った。
- ・ 以後、アウトバウンドの上海以遠の乗継利用の増加や、安定的なビジネス利用により、堅調に推移している。
- ・ 昨今は、中国からの訪日旅行ブームにあわせ、平成 27 年度は初めて外国人の利用割合が日本人を上回るなど、インバウンド需要も徐々に取り込みつつある。しかし、上海等における新潟の知名度は高いとはいえ、中国からの旺盛な訪日需要を十分に取り込めていない状況にある。

ウ ハルビン線

- ・ 航空路線拡充を目的に、前期のとおり中国総領事館と連携するとともに、ハルビン連絡拠点（平成 23 年～）を設置している。また、新潟市は、北京に日本の自治体としては初の海外事務所（平成 19 年～）を設置した。これらの事務所等は、現地の航空会社、旅行会社等との情報交換や連絡調整、本県と中国との交流の促進などに大きな役割を果たしている。
- ・ 新潟ーハルビン線は平成 10 年に開設され、平成 23 年に成田ーハルビン線が開設

されるまで、日本とハルビンを結ぶ唯一の定期航空路線として、首都圏の在日中国人を中心に県内外から利用されてきた。

- ・ 現在もハルビン線は、他の地方空港にはない希少な航空路であり、中国東北三省からの誘客に優位性を有する。また、航空会社や関西空港の運営会社との連携により、新潟空港イン（アウト）・関西空港アウト（イン）の商品造成が実現し、太平洋側から日本海側へ抜ける広域周遊ルートが利用されている。
- ・ 本県は、ハルビン側の航空会社や旅行会社と太いパイプを持っており、ハルビン線の維持拡充について連携して取り組んでいる。加えて、本県と友好県省提携（昭和 58 年～）を締結し、長年の交流実績を持つ黒龍江省政府においては、新潟への送客拡大を支援している。

エ 台北線

- ・ 新潟ー台北線は、官民あげて長年誘致に取り組んできた結果、平成 28 年 11 月に開設された。
- ・ スノーシーズンにおける台湾からの需要は高く、スキー商品が人気となっている。また、佐渡が人気のデスティネーションとなっており、リピーターも多い。
- ・ 平成 29 年上期ダイヤから、新潟ー台北線初の通年運航が開始された。グリーンシーズンの定期運航は初めてのことであり、需要の落ち込みが危惧されたが、台湾からの旺盛な需要に支えられ、好調に推移しており、平成 29 年 11 月から定期便となる。

オ ロシア極東路線（ハバロフスク線、ウラジオストク線）

- ・ 新潟市が昭和 40 年にハバロフスク市と、その後、ウラジオストク市、ビロビジャン市と姉妹都市交流を締結し交流を行ってきた。また、平成 2 年に知事がロシア極東を訪問して以来、本県も交流を継続しており、ロシア極東において、「新潟」は一定の知名度を有している。
- ・ 平成 6 年に、ロシア総領事館が本県に設置され、本県とロシアとの交流人口の拡大や、ロシア極東チャーターの利用促進等に連携して取り組んでいる。
- ・ 本県は、ロシア極東を含む北東アジア経済の情報収集、調査・研究等を行うシンクタンク「環日本海経済研究所」を設置している他、ビジネスコーディネーターをハバロフスク市及びウラジオストク市に配置しており、本県とロシア極東との交流拡大に大きな役割を果たしている。
- ・ 新潟ーハバロフスク線は昭和 48 年に、新潟ーウラジオストク線は平成 5 年に開設され、平成 21 年度末まで日本とロシア極東を結ぶ唯一の定期航空路線として県内外から利用されてきた。
- ・ 成田ーロシア極東線開設の影響により、定期航空路としては運休となったが、平成 25 年以降は夏季プログラムチャーターとして運航されている。

(2) 国内線

ア 札幌線

平成 28 年度の利用者数：151,868 人（対前年度比：112.3%）

- ・ 平成 27 年度に JAL が、平成 28 年度に ANA が 1 便ずつ増便しており、平成 29 年 9 月現在、JAL、ANA が毎日各 3 便（計 6 便）運航している。
- ・ 平成 28 年度の利用者数は前年度よりより増加したものの、提供座席の増加（142.2%）に見合った利用者数の増加に結びついておらず、利用率は 59.2% と前年度を 16 ポイントほど下回った。
- ・ 夏季の新潟からの観光需要は堅調である反面、札幌からの観光利用が少ない。
- ・ 冬季の利用が少なく、平成 28 年 12 月から平成 29 年 3 月の 4 か月間の利用率は、ANA、JAL 両社とも 4 割台であった。

イ 成田線

平成 28 年度の利用者数：30,516 人（対前年度比：110.8%）

- ・ 平成 29 年 9 月現在、ANA が毎日 1 便運航している。
- ・ 新潟空港出発は午後、到着は夕方のダイヤ設定となっており、成田国際空港で、北米、ハワイ、東南アジアへの同日乗り継ぎが可能である。
- ・ 平成 24 年 3 月の運航開始から 5 年が経過し、認知度の向上により、利用者数は上向き傾向にあるものの、路線収支均衡利用率には達していない。
- ・ 県内からの観光利用割合が大きい。

ウ 小牧線

平成 28 年度の利用者数：34,343 人（対前年度比：111.1%）

- ・ 平成 29 年 9 月現在、フジドリームエアラインが毎日 1 便運航している。
- ・ 名古屋から利用しやすいダイヤ設定となっており、名古屋からの利用割合が高く個札利用が多い。反面、新潟からは、やや利用しにくいダイヤ設定となっている。
- ・ 平成 26 年度に小牧－山形線が就航し、従来は名古屋から新潟を経由して山形へ向かっていた旅客の需要が、山形線に移っているものとみられる。
- ・ 冬場の利用が低調である。

エ 中部線

平成 28 年度の利用者数：57,264 人（対前年度比：97.8%）

- ・ 平成 29 年 9 月現在、ANA が毎日 2 便運航している。
- ・ 名古屋順便（往路：名古屋午前発→復路：名古屋夜着）の利用率が低い。とりわけ名古屋を早朝に出発する便の利用率が低い。
- ・ 両県共に路線の認知度が低い。
〔新潟県：知っている 26%、知らない 74%〕
〔愛知県：知っている 19%、知らない 81%〕
- ・ 新潟からは観光利用割合が高く、名古屋からはビジネス利用割合が高い。

オ 大阪線

平成 28 年度の利用者数：435,156 人（対前年度比：102.8%）

- ・ 平成 29 年 9 月現在、ANA が 3 便、JAL が 4 便、IBEX が 3 便をそれぞれ毎日運航している（計 10 便）。
- ・ 新潟空港発着の国内線年間利用者数の約半分を占める基幹路線である。
- ・ 新潟からは観光利用とビジネス利用がほぼ同割合なのに対して、大阪からはビジネス利用が多く、観光利用の割合が小さい。

カ 福岡線

平成 28 年度の利用者数：126,892 人（対前年度比：92.4%）

- ・ 平成 29 年 9 月現在、ANA が 2 便、フジドリームエアラインズが 1 便をそれぞれ毎日運航している（計 3 便）。
- ・ 新潟からは全般的に団体旅行需要はあるものの、平成 28 年度は同年 4 月の熊本地震の影響もあり、団体旅行需要が落ち込み、通年での利用者数が対前年度で減少する結果となった。
- ・ 福岡からはビジネス利用の割合が高く、観光需要は相対的に小さいのが現状。
- ・ 平成 19 年の福岡線廃止の動きをきっかけに、それまで以上に民間主導によって新潟と福岡の交流が深まり、現在も相互に利用促進に向けた PR 等が行われている。

エ 沖縄線

平成 28 年度の利用者数：36,850 人（対前年度比：103.9%）

- ・ 10 月から翌年の 5 月まで、ANA が毎日 1 便運航している。（6 月から 9 月は季節運休となり、機材が札幌線の増便に回る。）
- ・ 新潟からの観光目的のリゾート路線で、利用者数の 9 割が新潟から沖縄への送客となっており、沖縄からの利用が極端に少ない。
- ・ 毎年 11～12 月は、新潟から高校生の修学旅行需要が発生する。

6 新規の国際路線の誘致に向けた分析

(1) アウトバウンド需要

- 日本人出国者数からアウトバウンド需要を見ると、中国、韓国、台湾、タイ、香港、シンガポールが上位を占める。これらの訪問先は、新潟空港発着の旅行商品でも多く見られ、新規就航先のターゲットになり得ると考えられる。

	訪問先	人数	日本人出国割合
1	中国	2,497,700	2.0%
2	韓国	1,837,782	1.4%
3	台湾	1,627,229	1.3%
4	タイ	1,381,690	1.1%
5	香港	1,049,272	0.8%
6	シンガポール	789,179	0.6%
7	ベトナム	671,379	0.5%
8	マレーシア	483,569	0.4%

(2) インバウンド需要

- 一方、新規路線の開設にはインバウンド需要が重要であり。この需要は、大きく2つの類型－①訪日旅行がある程度成熟した市場と②訪日旅行が未成熟な市場－に分類される。①は、ゴールデンルート以外の地方への志向が強く、香港、台湾、韓国、豪州、シンガポールがあげられる。②は、旅行行程へのゴールデンルートの組込は必須であり、中国、タイ、マレーシアが挙げられる。
- 路線がないのは、①では、香港、豪州、シンガポール。②では、タイ、マレーシアである。中国については、新潟空港はハルビン線及び上海線を有するものの、広い国土をカバーするには十分とはいえない。

	出国地	訪日外客数	人口 (千人)	訪日旅行 割合	観光割合
1	中国	6,372,948	1,376,049	0.5%	84.8%
2	韓国	5,090,302	50,293	10.1%	87.9%
3	台湾	4,167,504	23,381	17.8%	95.3%
4	香港	1,839,189	7,288	25.2%	97.1%
5	米国	1,242,702	321,774	0.4%	21.3%
6	タイ	901,458	67,959	1.3%	92.6%
7	豪州	445,237	8,545	5.2%	87.8%
8	マレーシア	394,262	30,331	1.3%	87.2%
9	シンガポール	361,804	5,604	6.5%	88.3%
10	フィリピン	347,860	100,699	0.3%	79.1%

(3) 地方空港間の競合

- 需要が見込めても、競合が多ければ新規路線の誘致は困難である。現状では、便数が多い都市は、ソウル、台北、香港が挙げられる。しかし、香港については、近隣の空港には就航しておらず、他都市に比べて競合は限定的と考えられる。

	便数/週	空港名
1 ソウル	779	成田、羽田、関空、中部、新千歳、福岡、 <u>青森、仙台、新潟、富山、小松、静岡、岡山、米子、広島、高松、佐賀、長崎、大分、宮崎、鹿児島、沖縄、北九州、熊本</u>
2 台北	554	成田、羽田、関空、中部、新千歳、福岡、 <u>函館、仙台、新潟、富山、小松、静岡岡山、広島、高松、宮崎、鹿児島、沖縄、石垣、旭川</u>
3 香港	455	成田、羽田、関空、中部、新千歳、福岡、 <u>広島、高松、宮崎、鹿児島、沖縄、石垣、岡山、米子</u>
4 釜山	206	成田、関空、中部、福岡、 <u>新千歳、沖縄</u>
5 バンコク	176	成田、羽田、関空、中部、新千歳、福岡、 <u>沖縄</u>
6 グアム	93	成田、関空、中部、新千歳、福岡、 <u>仙台</u>
7 高雄	80	成田、関空、新千歳、福岡、 <u>熊本、沖縄</u>

- 一方、地方路線が皆無である場合も、新潟空港に誘致することは難しい。このケースには、シンガポール、豪州、クアラルンプールが当てはまる。

ハワイ	181	成田、羽田、関空、中部、新千歳、福岡
シンガポール	156	成田、羽田、関空、中部、新千歳、福岡
ホーチミン	64	成田、羽田、関空、中部、福岡
クアラルンプール	60	成田、羽田、関空、新千歳
豪州5空港	63	成田、羽田、関空

- なお、中国路線について、地方空港間の競合の状況を見ると、上海及び北京以外は必ずしも多くない。大連、成都、武漢、天津などは、自動車関連産業の進出等により、アウトバウンドのビジネス利用が比較的多いことが予想される。

	就航地	便数/週	空港
1	上海 (浦東)	496	成田、羽田、関空、中部、新千歳、福岡、 <u>旭川、仙台、新潟、富山、小松、茨城、静岡、岡山、広島、高松、松山、佐賀、長崎、鹿児島、沖縄</u>
2	北京	178	成田、羽田、関空、中部、新千歳、福岡、 <u>仙台、広島、沖縄</u>
3	大連	59	成田、関空、中部、福岡、 <u>富山、広島</u>
4	成都	40	成田、関空、中部、 <u>広島</u>
5	武漢	39	成田、関空、中部、福岡、 <u>静岡</u>
6	天津	39	成田、羽田、関空、新千歳、中部、 <u>函館、沖縄</u>
7	杭州	28	成田、関空、 <u>新千歳、静岡、沖縄</u>
8	南京	22	成田、関空、新千歳、 <u>沖縄</u>

9	ハルビン	10	成田、関空、中部、新潟
10	寧波	7	関空、中部、静岡

(4) 機材

- 機材について考えると、中距離路線で主に使われている機材は、B737-800、B737-900、A320 クラスであり、航続距離が3千キロから5千キロ。商用としては、1千キロの余裕が必要であることから、新潟空港から2,500キロ前後の圏内がターゲットとなることが考えられる。

具体的には、台湾の高雄、中国は、北京、大連等、加えて機材によっては、香港も可能である。

