

# 空港アクセス改善検討委員会

平成19年度

第2回

議 事 資 料

平成19年9月20日

## 資料1

### 超短期的取組について - 空港バス万代口乗入れ - < 駅前広場のバス停路面表示の設置 >

#### 1. バス停路面表示の設置状況

(1) 設置完了日 平成19年6月27日 (水)

(2) 設置主体 新潟市

(3) 設置状況



#### 2. 設置効果の検証

(1) 調査の方法

空港バスが駅前広場入場から退場後5分間の、二重駐車が発生件数を調査する。

(2) 調査結果

次頁のとおり

(3) 評価

バスの二重駐車は、運行頻度アップ社会実験による空港バス乗入れの増加に関わらず、路面表示前が「6回」、表示後が「2回」に減少したことから、バス停の路面表示の効果が現れているとみられる。

今後、路面表示の効果が損なわれないよう、適切な維持管理が必要。

(その他)

バス停から自家用車やタクシーが完全に排除されていないが、バス入場時に速やかに移動、或いはバスのクラクションに応じて移動する車が目立つようになった。

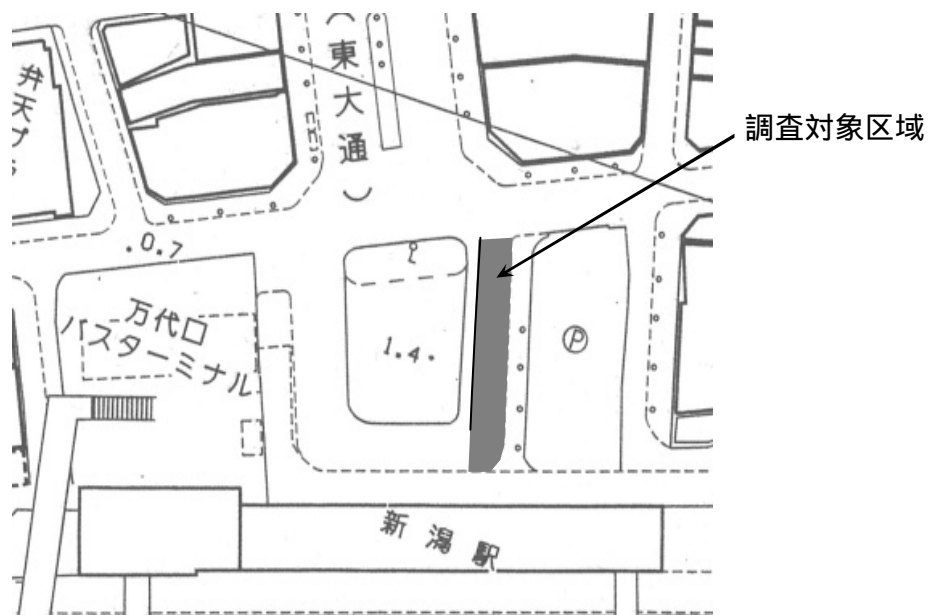
## 万代口駅前広場交通状況（空港バス乗入れ時）

バス二重駐車発生状況(空港バス始発～19:00まで)

バス二重駐車発生件数

(件)

	調査日	空港バス 乗入れ中	空港バス 退場後 5分間	合計	備考
バス停表示設置後	1日	2	0	2	
H19.8.10(金)	～12:40	0	0	0	頻度アップ実施時間(7 11便)
午前中増便	13:15～	2	0	2	頻度アップ非実施時間(13便)
バス停表示設置前	5日平均	4.2	1.8	6.0	
H19.3.1(木)～3.3(土)、 3.23(金)、3.24(土)	～12:30	2.0	0.4	2.4	
乗入れ実験中	13:25～	2.2	1.4	3.6	
バス停表示設置前	2日平均	3.0	3.5	6.5	
H18.12.21(木)～ 12.22(金)	～12:30	1.5	1.5	3.0	
乗入れ前	13:25～	1.5	2.0	3.5	



## 短期的取組について - 南口バス新設の検討について - < ルート >

これまでの空港アクセス緊急プロジェクト会議等での議論や、空港アクセス改善検討委員会での提案を踏まえ、次の3ルートについて所要時間調査等を行い、最適なルートを選定する。

ルート 国道113号経由ルート案 (L=9.1km)

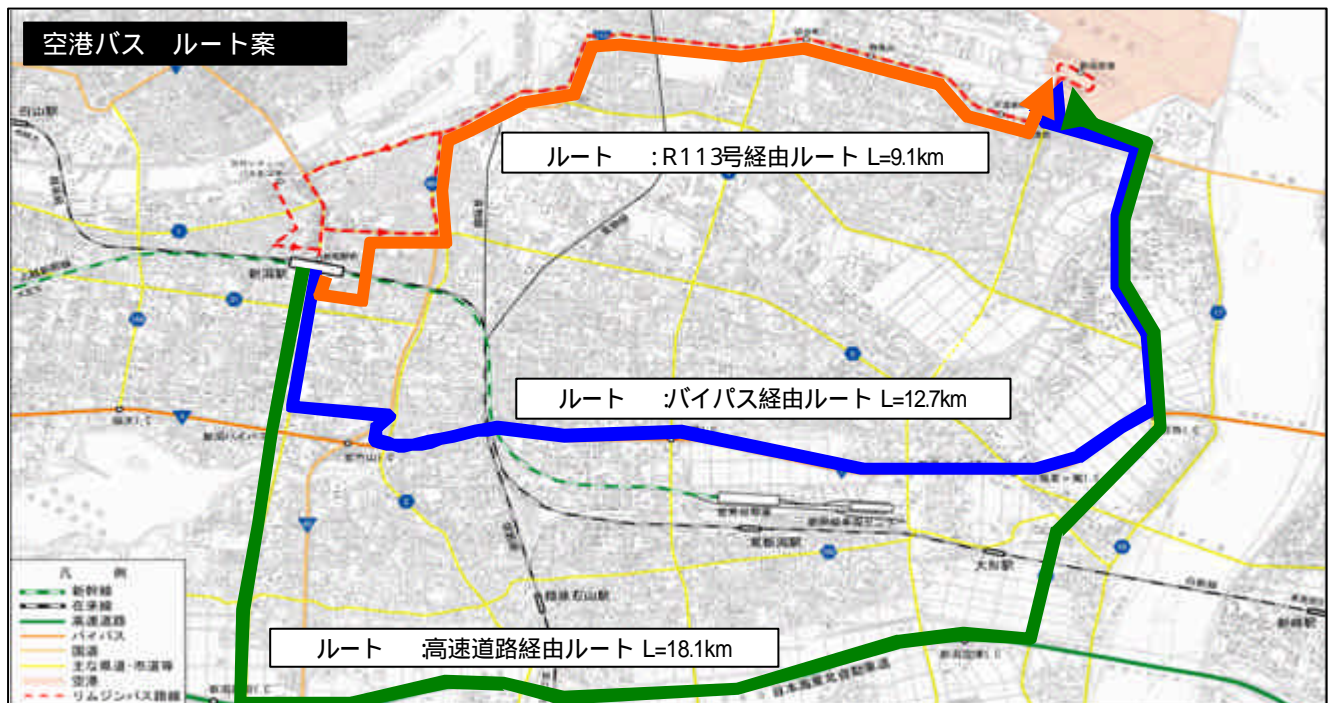
南口 東跨線橋 明石通り 栗の木BP R113号 空港

ルート バイパス経由ルート案(L=12.7km)

南口 弁天線 紫鳥線 新潟・新新BP 空アス道路 空港

ルート 高速道路経由ルート案(L=18.1km)

南口 弁天線 日本海東北自動車道 空アス道路 空港



現行バスルート(赤破線) 新潟駅～空港間 L=8.3km 所要時間25分

### 1. 所要時間調査の目的

3ルートについて、それぞれ所要時間を調査し、速達性と定時性の検討を行う。

### 2. 調査方法

調査員のタクシー乗車等による所要時間実測調査

### 3. 調査日

平成19年2月下旬、3月中旬、及び9月上旬、計6日間(次頁表のとおり)特に交通量が多いと想定される時間帯に設定。

#### 4. 評価

##### (1) R113号経由ルート

アクセス・イグレスとも現行バスルートと同等の概ね25分以内で、速達性・定時性とも高い。

##### (2) バイパス経由ルート

アクセスは、日中及び夕方時間帯は25分以内であったが、朝の通勤時間帯には、阿賀野川橋梁からの渋滞により34分台を記録した事例が発生し、定時性に問題があった。なお、国体前開通予定の松浜橋上流橋の整備により、渋滞緩和が期待できる。

イグレスは全ての時間帯で25分を超えた他、バイパス上の事故により40分台を記録した事例も発生したことから、渋滞等回避策の検討が必要である。

##### (3) 高速道路経由ルート

アクセスは全ての時間帯で25分を超えるとともに、朝の通勤時間帯には空港アクセス道路でバイパスとの交差点付近の渋滞により34分台を記録した。

イグレスも全ての時間帯で25分を超え、速達性に問題がある。また、弁天線の渋滞により33分台を記録した。

また、距離がルート のほぼ2倍であることや、高速道路通行料金が加算されることから、運賃の大幅な増加が想定される。

#### 各ルート案の所要時間調査結果

##### 【新潟駅南口 新潟空港：アクセス】

ルート		ルート		ルート		ルート	
		R113号経由ルート		バイパス経由ルート		高速道路経由ルート	
距離		9.1km		12.7km		18.1km	
時間帯	調査日	所要時間 (分秒)	出発時刻	所要時間 (分秒)	出発時刻	所要時間 (分秒)	出発時刻
朝	H19. 2.26(月)	23:26	7:30	34:36	7:30	-	-
	H19. 9. 3(月)	26:59	7:41	25:17	7:40	34:03	7:41
日中	H19. 2.21(水)	22:20	13:00	21:26	11:15	-	-
夕方	H19. 3.12(月)	22:48	17:45	23:00	17:45	-	-
	H19. 9. 2(日)	20:08	17:20	23:35	17:14	26:18	17:20
	H19. 9. 7(金)	26:20	17:20	21:43	17:19	28:30	17:20
平均		23:40		24:56		29:37	

現行バスルート：距離8.3km 所要時間25分

##### 【新潟空港 新潟駅南口：イグレス】

ルート		ルート		ルート		ルート	
		R113号経由ルート		バイパス経由ルート		高速道路経由ルート	
距離		9.1km		12.7km		18.1km	
時間帯	調査日	所要時間 (分秒)	出発時刻	所要時間 (分秒)	出発時刻	所要時間 (分秒)	出発時刻
朝	H19. 2.26(月)	23:34	8:00	29:02	8:15	-	-
	H19. 9. 3(月)	22:25	8:35	40:19	8:35	33:57	8:35
日中	H19. 2.21(水)	23:10	13:30	26:35	11:45	-	-
夕方	H19. 3.12(月)	19:53	18:00	26:24	18:15	-	-
	H19. 9. 2(日)	22:07	18:15	30:10	18:13	29:09	18:15
	H19. 9. 7(金)	21:30	18:16	25:42	18:16	33:25	18:16
平均		22:07		29:42		32:10	

現行バスルート：距離8.3km 所要時間25分

## ＜ 運行形態（運行頻度 ダイヤ設定）＞

### 空港バス運行頻度アップ社会実験（中間報告） （第1段階 7.15～9.14）

#### 空港バス運行頻度アップ社会実験の概要

#### 1. 運行頻度アップの内容

（1）第1段階（H19.7.15～H19.9.14）

午前のみ 20 分間隔に増便

- ・ アクセス[新潟駅 空港] 31 便/日 (実験前 26 便/日 30 分間隔を基本)
- ・ イグレス[空港 新潟駅] 24 便/日 (実験前 20 便/日 :国内線到着 20 分後の出発を基本)

（2）第2段階（H19.9.15～H20.1.14）

終日 20 分間隔に増便

- ・ アクセス 37 便/日 (実験前 26 便/日)
- ・ イグレス 36 便/日 (実験前 20 便/日)

ダイヤは参考資料 P 1 参照

#### 2. 運行主体

新潟交通株

#### 社会実験に伴う広報

実施機関	広報の方法
検討委員会委員	ポスターを大学内、会社内等の掲示板等に掲出
新潟県	TVでのアナウンス(県からのお知らせ) プレス発表 ホームページに掲載 ポスターを庁内に掲出
新潟市	市報にいがたへの掲載 プレス発表 ホームページに掲載 ポスターを市役所館内などに掲出
新潟交通株	ポスターをバス停に掲出 ホームページに掲載
JR 新潟支社	新潟駅構内でのポスター掲出
旅行業者	ポスターを旅行代理店カウンターに掲出 航空チケット購入者に時刻表を配布
航空会社	国内線到着ゲートでアナウンス 「次の新潟市内行き空港バスは 時 分です」
空港ビルディング	場内アナウンス 「 時 分に新潟駅行の空港バスが出発します。ご利用の方は 空港ビル前に……」 ポスターを場内に掲出(日本語、英語)

参考資料 P 2 参照

## 空港バス利用状況調査(利用者数及びアンケート調査)

### 1 調査時期

- (1) 事前調査(頻度アップ無し).... H19.7. 6(金)～ 7. 9(月)(4日間)  
 (2) 本調査(第1段階)..... " 8.17(金)～ 8.20(月)( " )

### 2 調査方法

- (1) 空港バス利用者数 新潟空港バス乗降場での調査員によるカウント集計  
 (2) アンケート調査 空港バス利用者の乗車時に調査票を配付、降車時に回収  
 (回答件数) 事前調査 アクセス(駅発) 1,063件(82.8%) / イグレス(空港発) 1,092件(83.0%)  
 本調査 アクセス(駅発) 492件(70.7%) / イグレス(空港発) 401件(67.4%)  
 調査票は参考資料P3参照

### 3 結果概要

#### (1) 空港バス利用数等

- 空港バス利用者は、イグレスバス(空港発)では、バス利用率が4.2%上昇した(約360人増)。一方、アクセスバス(新潟駅発)については、大きな変化は見られなかった。

空港バス利用数等(H19.7.6～7.9、8.17～8.20:各4日間)

	1 アクセスバス (新潟駅発 空港行)		2 イグレスバス (空港発 新潟駅行)	
	事前調査	第1段階	事前調査	第1段階
新潟空港利用者数	7,096人 (新潟空港発)	7,507人 (同左)	7,251人 (新潟空港着)	7,501人 (同左)
うち空港バス利用者数(推計)	1,100人	1,123人	1,230人	1,591人
バス利用率 (機関分担率)	15.5%	15.0%	17.0%	21.2%

\*「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」: 空港での乗降者数のうち、航空便利用者数(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))

#### (2) 乗継についての満足度

- 乗継に関連する「待ち時間」、「運行本数」のいずれも、利用者の評価が改善しており、運行頻度アップの効果が現れているものと見られる。

「待ち(乗継)時間」に対する不満は、アクセスで 5.9%、イグレスで 8.8%  
 運行本数に対する不満は、アクセスで 15.0%、イグレスで 7.7%

乗継についてのバス利用者の満足度

		1 アクセスバス (新潟駅発 空港行)		2 イグレスバス (空港発 新潟駅行)	
		事前調査	第1段階	事前調査	第1段階
アンケート回答数 (回答率)		1,063件 (82.8%)	492件 (70.7%)	1,092件 (83.0%)	401件 (67.4%)
待ち(乗継)時間	「長い」、「やや長い」	17.1%	11.2%	26.3%	17.5%
運行本数	「不満」、「やや不満」	30.3%	15.3%	31.5%	23.8%
	「満足」、「やや満足」	20.4%	37.6%	13.3%	21.1%
自由意見中、乗継への否定的意見		38件	8件	49件	9件

\*「アンケート回答数」: 「事前調査」では、終日全便を対象にアンケート実施

「第1段階」では、頻度アップ時間帯の午前のみアンケート実施。

## 運行本数に関する主な意見

### < 事前調査 >

#### 【アクセス】

本数がもう少し増えれば、空港利用者も増えると思います。政令市のレベルでいえば、アクセスがよいとは言えないのでは。

飛行機利用の場合、もし乗りおくれたら後が大変なのでバスの便は増やしてほしい。

#### 【イグレス】

1本逃すと次のバスが1時間後のときもあるので、せめて20～30分おきにして欲しい。  
便数が少なく乗継が荒ただしい

### < 第1段階 >

#### 【アクセス】

いつもは直接佐渡汽船からタクシーで空港に行っていましたが、テレビで1本/20分出ていると聞き、駅までバスで来て乗った。

20分毎運行は嬉しい。6ヶ月だけでなく続けて欲しい。

#### 【イグレス】

今回は時間に関係ないですが、20分おきは非常に良い。

便数が増えるのはとても良いと思います。

混雑が予想される場合は同時に2台以上出してほしい。

## < 運行形態（運行車両） >

### 1. 運行車両に対する満足度

車両の快適さについては、路線バスよりも観光バスの評価が高い。

座席数の多さ（観光バスタイプ約55席、路線バスタイプ約30席）、バゲッジルームの有無、乗り心地等を比較すると、観光バスタイプが好まれる傾向にあると考えられる。

運行車両の快適さについての満足度

		1 アクセスバス (新潟駅発 空港行)		2 イグレスバス (空港発 新潟駅行)	
		事前調査	第1段階	事前調査	第1段階
アンケート回答数 (回答率)		1,063件 (82.8%)	492件 (70.7%)	1,092件 (83.0%)	401件 (67.4%)
路線バス	「不満」、「やや不満」	28.1%	19.3%	16.2%	22.5%
	「満足」、「やや満足」	18.5%	23.1%	25.2%	19.6%
観光バス	「不満」、「やや不満」	5.1%	3.0%	6.4%	10.6%
	「満足」、「やや満足」	45.7%	53.9%	32.8%	30.6%

\* 「アンケート回答数」：「事前調査」では、終日全便を対象にアンケート実施

「第1段階」では、頻度アップ時間帯の午前のみアンケート実施。



観光バスタイプ



路線バスタイプ

### 運行車両に関する主な意見

#### 【アクセス】

空港バスならもう少しゆったりとしたバスで（路線バスタイプ乗車者）  
 空港行きはすべてにおいて、下に荷物が置ける様なバスにしてほしい。大きな荷物をバスに持ち込むのは大変である。

#### 【イグレス】

荷物が大きい場合、路線バスでは不便。全部をリムジンバスにしてほしい。  
 空港バスで立ち乗りはあり得ない。

## < 提供サービス（運賃支払い） >

### 1. 空港での運賃支払いについて

#### (1) バス利用者の意見

イグレスバス利用者から、アンケート調査期間中 100 件を超える空港での運賃支払いの改善（自動券売機の設置要望等）に関する意見が寄せられた。

アンケート調査（運行頻度アップ）での不滿意見

運行本数	110 件
<u>運賃支払い</u>	<u>106 件</u>
車両	75 件
乗り継ぎ	58 件

#### (2) 空港でのバス乗車の状況

前払いの急行バスの場合、運賃の 370 円を支払うのに時間がかかっている。  
このため、空港バスの発車が 10 分以上遅れる場合がある。

#### (3) 改善案

バス停への早めの入線により運賃支払いの時間を確保する、或いはバス停近くに自動券売機を設置する等の運賃支払いについて改善することにより、バスの定時性確保を図る必要がある。

#### 自動券売機に関する主な意見

運賃支払いに時間がかかる。大阪のように券売機があるとスムーズ。

乗車時間が長くなり、出発が遅れた。券売機が必要。

バスの中での精算に時間がかかる。事前に空港内の自動販売機を導入すべき。飛行機でスムーズに来て最後にめんどう。

海外からの方も多いので、バスの料金は、大阪等のように事前切符購入システムの方が良いのでは。乗車に時間がかかりイライラした。

## 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）の実現化に向けた課題の整理・検討を行うため、鉄道事業者を交えた実務レベルの勉強会を設置し、検討に着手した（空港アクセス中・長期的改善に係る勉強会[H19.6.15 設置]。構成メンバー：JR東日本、JR貨物、県、新潟市）。

現在の検討状況は、以下のとおり。

（参考）当検討委員会による中・長期改善案

中 期	長 期
在来線活用・DMV案	白新線延伸案
〃 ・シャトルバス案	
臨港貨物線・DMV案	臨港貨物線・LRT案
新幹線車両基地活用案	新幹線空港乗入れ案

### 1 中・長期アクセス案の主要課題の所在

新潟駅乗り入れを想定する軌道系の中・長期アクセス案で共通する最も大きな課題は、次の2点に集約されると捉えている。

#### （1）新潟駅への乗り入れの方法

- ・ 2015年度を目途に進められている新潟駅連続立体交差事業に伴い、新潟駅在来線ホームは、現行の4面7線から、3面5線にスリム化される。これに伴い、現行ダイヤに加えた空港アクセス線の乗り入れは厳しい状況にある。
- ・ 駅乗り入れが出来ない場合、連続立体交差事業完成後の新潟駅の周辺空間へ、空港アクセス線を入れることができるか、が大きな課題となっている。

#### （2）需要の創出

- ・ アクセス線の整備・運用コストに見合った旅客需要をどのように創出するか。

### 2 各案の個別検討課題

これまでの検討で、抽出された課題の主なものを例示すると、次のとおり。

#### ア 臨港貨物線活用案

対象箇所	主な検討課題(例)	備考
新潟駅ホーム	連続立体交差事業完成時の新線受入能力	
新潟駅～臨港貨物線間の接続	スイッチバック接続の実現可能性 短絡線接続に係る技術的課題等	
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	

#### イ 在来線活用案

対象箇所	主な検討課題(例)	備考
新潟駅ホーム	連続立体交差事業完成時の新線受入能力	
受入側線路（白新線）	白新線の線路容量	

ウ 新幹線車両基地活用案

対象箇所	主な検討課題(例)	備考
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	

\* この他、各案共通の検討課題として需要の創出

3 今後の進め方

勉強会では、各案について、鉄道事業者の立場から見た技術・安全面の課題や事業化可能性等について掘り下げ・整理を進め、次回以降の検討委員会で検討経過について報告する。