

# 夢を描ける新潟を創造 交通インフラの調査・研究・提言書

公益社団法人日本青年会議所  
北陸信越地区新潟ブロック協議会  
夢を描ける新潟創造委員会





# 新潟県の交通インフラの現状

## ◆高速道路



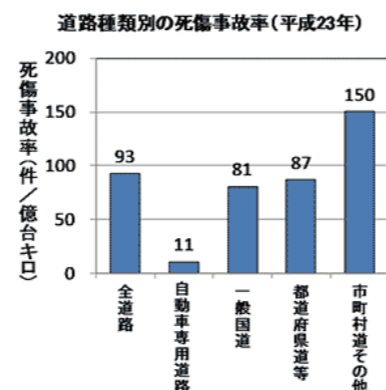
新潟県は、関越自動車道、北陸自動車道、磐越自動車道、日本海東北自動車道、上信越自動車道の5路線が走っています。昭和53年9月21日に北陸自動車道新潟西IC～長岡IC間の供用に始まり、平成27年3月末では、供用延長は441km(全国3位)、供用率は93%(整備計画延長475km)となっています。日本海沿岸東北自動車道の、朝日まほろばIC(新潟県)～あつみ温泉IC(山形県)は、事業区間になっており、早期開通が期待されています。

出典:新潟県HP  
<http://www.pref.niigata.lg.jp/dourokensetsu/1234123306496.html>  
 より引用

## ◆死傷事故の起こりやすさは10分の1

道路種類別に平成23年の死傷事故率を見ると、生活道路(市町村道その他)は幹線道路(一般国道及び都道府県道等)の約2倍、幹線道路は自動車専用道路の約8倍となっており、道路の規格が高くなるにつれて死傷事故率が低くなっています。

出典:国土交通省  
<http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/genjyo.html>より引用



## ◆スマートIC

設置が簡易で料金徴収員が不要なためと、既存の施設を利用することで、従来のインターチェンジと比べてコストが掛からない点が大きな特徴です。平成29年3月には、県内で10か所目になるスマートインターチェンジとなる長岡北スマートICが開通されました。※長岡北ICは、県内スマートICで最速の開通から40日で利用台数10万台の達成。

道路名	スマートIC名称	本格導入年月日	運用時間	適応車両
北陸自動車道	黒埼スマートIC	平成18年10月1日	6時～22時	中型車まで
上信越自動車道	新井スマートIC	平成18年10月1日	6時～22時	全車(車長12.0m以下)
関越自動車道	大和スマートIC	平成18年10月1日	終日	全車(車長12.0m以下)
日本海東北自動車道	豊栄スマートIC	平成19年4月1日	6時～22時	中型車まで
北陸自動車道	大潟スマートIC	平成19年4月1日	6時～22時	全車(車長12.0m以下)
関越自動車道	長岡南越路スマートIC	平成21年9月24日	終日	全車(車長12.0m以下)
磐越自動車道	新津西スマートIC	平成23年12月17日	終日	全車
北陸自動車道	栄スマートIC	平成24年7月14日	終日	全車
日本海東北自動車道	新潟東スマートIC	平成28年3月26日	終日	全車
北陸自動車道	長岡北スマートIC	平成29年3月25日	終日	全車

出典:新潟県HP <http://www.pref.niigata.lg.jp/dourokensetsu/1236196899603.html>を元に作成

## ◆空港



【新潟県 統計情報 新潟空港利用状況より作成】

新潟空港は、2,500mの滑走路を備え、日本海側の拠点空港としてその機能を果たしています。国内線では、札幌・成田・伊丹・小牧・中部国際・福岡・沖縄の6都市7路線、国際線ではソウル・上海・ハルビン・台北の4路線の定期便とチャーター便・臨時便が運航しています。

国内線の減少傾向は平成23年で底を打ち、近年90万人近くで推移しています。国際線は平成18年にピークになった後、景気の低迷、国際情勢の悪化・感染症などの影響により利用者が減少しています。

## ◆鉄道

新潟県内を走る新幹線は、昭和57年開業した上越新幹線と、平成27年開業した北陸新幹線があり、下記の表にもあるように通勤・通学・観光において広く利用されています。北陸新幹線の開通により、上越妙高駅を利用する人が増加し、越後湯沢駅の利用者が減っています。上越-長岡間及び新潟駅-新潟空港間が新幹線のミッシングリンクになっており、今後の課題であると考えます。

2016年新幹線駅別乗車人員				2016年駅別乗車人員			
駅名	1日平均			駅名	1日平均		
	定期外	定期	合計		定期外	定期	合計
上越新幹線	3,116	93	3,209	新潟	17,434	19,911	37,345
越後湯沢	491	190	681	長岡	5,643	6,074	11,718
浦佐	3,566	1,061	4,628	白山	1,083	4,333	5,416
長岡	1,681	88	1,770	亀田	1,174	4,228	5,403
新潟	8,153	1,103	9,256	新津	1,161	3,182	4,343
北陸新幹線	1日平均			豊栄	1,034	2,685	3,719
駅名	定期外	定期	合計	新発田	820	2,870	3,691
上越妙高	2,019	104	2,123				

北陸新幹線開業による利用者数の変化				
年	上越新幹線		北陸新幹線	
	駅名	1日平均合計	駅名	1日平均合計
2016	越後湯沢	3,209	上越妙高	2,123
2015	越後湯沢	3,132	上越妙高	2,086
2014	越後湯沢	6,898		
2013	越後湯沢	7,106		



# 上越新幹線の新潟空港延伸の実現への提言

## ◆新潟ブロック協議会内のアンケート結果

今回、新潟ブロック協議会では、新潟県内22の青年会議所に自地域の交通インフラの現状及び課題、上越新幹線の新潟空港延伸、上越―長岡間の新幹線延伸についてアンケートを行いました。

### 問 上越新幹線の新潟空港延伸についてどう思いますか。

#### ●賛成の意見(抜粋)

- 新潟空港まで延伸することによって、新潟空港の利用者増につながると思う。新潟空港の利用者が増えることによって新潟空港発着の航空便数が増え、他地域へのアクセスが改善されると思う。
- 環日本海側の国際都市として新潟が発展していくのであれば、グローバルな視点からも空港までアクセスしやすくするのは良い事である。
- アクセスがよくなることで新潟へ来県しやすくなると思うし、空港から直で新幹線に乗り換えができることで、移動の幅が広がると思う。

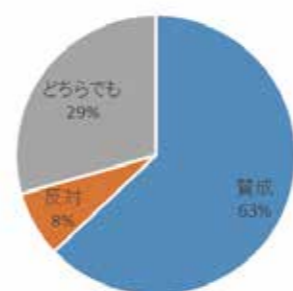
#### ●反対の意見(抜粋)

- 新潟駅で降りることで、新潟駅周辺を観光客に周知させることができ地域活性化に繋がると考えるので、また、延伸するということはそこに多大な資金が必要ななのでそこに税金を使わずとも、現在のバスの利用に追加し本数を増やす・新潟市内～空港間のバス停を分かりやすく利用しやすくアピールするなど十分だと考えるため。
- タクシー会社との連携でお得な空港までのタクシー料金等があれば十分なのではと感じるため。

#### ●どちらでもないの意見(抜粋)

- 勉強不足でメリット・デメリットがわからないから。それを学ぶ機会があれば、良いと思う。
- 新幹線が延伸するならそれでも構わないが、特急料金のいらない在来線でも構わないと思う。とにかく空港から駅前までのアクセスがバスやタクシー等の車両しかないというのは、空港を利用する来県者にしてみれば不便。

上越新幹線の空港延伸  
回答数 513



### 問 上越―長岡間の新幹線延伸についてどう思いますか。

#### ●賛成の意見(抜粋)

- 現状、上越方面への新幹線がないのであると便利だし、富山・金沢方面へアクセスがよくなるとおもう。
- 北陸新幹線と上越新幹線の接続を切に願っています。
- 県内を縦断できる新幹線は必要だと思います。
- 上越―長岡にとどまらず、新潟―金沢、将来的には関西圏までつながるから。

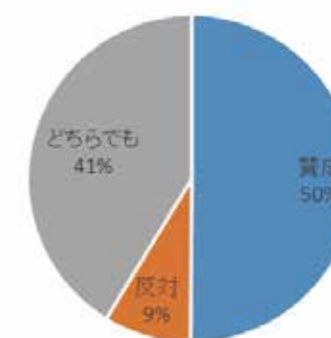
#### ●反対の意見(抜粋)

- 利用者が少ないと思う。
- 在来線の本数が増えれば、延伸してもしなくてもいいと思う。新幹線を延伸した所で、県内外含め、利用者及び県民へのメリットが格段に良くなるのが予定段階で目に見えて理解してもらえなければ、税金を使ってまで延伸する必要性がないように感じる。

#### ●どちらでもないの意見(抜粋)

- 電車もバスもしっかりとしたインフラがあるので、延伸しても新幹線を使うかわからない。
- 費用に関する効果が薄いと感じる

上越―長岡間の新幹線延伸  
回答数 383



## ◆上越新幹線の新潟空延伸への絞り込み

今回、「上越新幹線の新潟空港延伸」と「上越―長岡間の新幹線の延伸」の2点について賛否を取りました。「上越―長岡間の新幹線の延伸」も日本海国土軸を形成するには大変重要な交通インフラになってきますが、5月に行われたアクセス協議会にて、米山新潟県知事が11月までに結論を出す発言したことや、アンケート結果でも賛成の意見が多かったため、提言としては「上越新幹線の新潟空港延伸」に絞ることとしました。



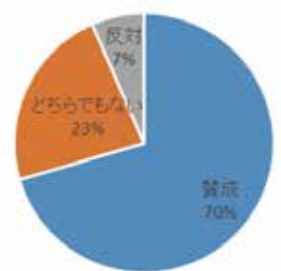
# 上越新幹線の新潟空港延伸の実現への提言

## ◆アンケート考察

新幹線の整備に関しては、全体的に賛成の意見が多くありました。各地域のインフラの課題のアンケート結果でも、新潟県は車社会であり、高速道路やバイパスなどの整備は良いと思うが、鉄道やバスなどの交通インフラが足りていないと感じています。特に高齢者など車を持っていない人の移動に難があるとの意見がありました。

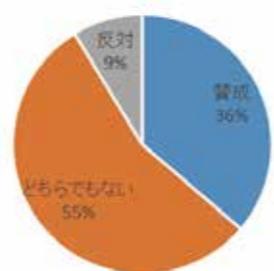
上越新幹線の新潟空港乗り入れに関しては、上越新幹線の停車駅(新潟・三条・長岡・越後湯沢)がある地域では、全体での「賛成」56%に対して、「賛成」70%と賛成の意見が多くありました。上越新幹線の沿線では、新幹線が空港に乗り入れることによる利便性向上に効果があることを示しています。また、ジャンボタクシーが片道3,000円で新潟空港までアクセスしている上越地域では、他地域に比べて「どちらでもない」の意見が多くありました。北陸新幹線が開通してから、東京へのアクセスが良くなりましたが、新潟空港を利用しにくいいため、このような結果になったと考えられます。

新潟空港延伸  
【新潟・三条・長岡・越後湯沢】



■賛成 ■どちらでもない ■反対

新潟空港延伸  
【上越地域】



■賛成 ■どちらでもない ■反対

「賛成」の意見では、環日本海側の国際都市として新潟が発展していくのであれば、グローバルな視点からも空港までアクセスしやすくするのは良い事であるなど、今後の新潟が発展するために必要なものとしての意見が多くありました。上越新幹線の新潟空港への乗り入れは県民の期待であり、今後インバウンドの獲得など新潟の経済発展のために必要であると考えます。

「どちらでもない」の意見では、普段、新潟空港を使っていないのでどちらでもよい、新潟空港乗り入れの知識が無く、判断が出来ないなどの意見が多くありました。これは、交通インフラに関して勉強会やインフラ整備に伴う経済効果などの知識をつけることが出来れば、賛成・反対の意思表示が出来ると思います。

「反対」の意見では、車で行けるから問題ない、税金を使うのであれば採算性が見込めるものでなければならぬ、などの意見が多くありました。勿論、採算性などもきちんと試算し、県民の税金が無駄にならないように考える必要があります。

## ◆新潟空港延伸の費用試算

新潟県は、2016(平成28)年にパシフィックコンサルタンツ株式会社に委託し、新潟空港までの延伸に関して下記のような試算を出しています。

[http://www.pref.niigata.lg.jp/HTML\\_Simple/8/54/houkokusyo.pdf](http://www.pref.niigata.lg.jp/HTML_Simple/8/54/houkokusyo.pdf)を元に作成

### 上越新幹線を延伸

- ・ホーム長 12車両編成
- ・編成 934人 / 編成
- ・建設費 422億円
- ・うち、工事費 364億円
- ・うち、用地・補償費 58億円
- ・収入 運賃設定 440円(消費税込み)  
(新線普通運賃240円+特急料金200円)
- ・経費 固定費 5200万円 / 線路延長キロ  
変動費 6.1円 / 人・キロ
- ・輸送ボリューム  
必要鉄道利用者数 176万人~718万人  
(1日平均4822人~19,671人)  
新たに必要な空港利用者数  
235万人~957万人



[http://www.pref.niigata.lg.jp/HTML\\_Simple/8/54/houkokusyo.pdf](http://www.pref.niigata.lg.jp/HTML_Simple/8/54/houkokusyo.pdf)より抜粋

ここに、延伸部分の既存での東京駅-新潟駅間の利用者の増加を見込んだ試算になると下記のようになります。

検討ケース	上下一体 ・ 上下分離	公的負担等		鉄道事業者の採算可能性が 出現する条件	
		負担率 (%)	負担額 (億円)	必要鉄道 利用者数 (万人/年)	新たに必要な 航空利用者数 (万人/年)
新幹線 延伸	ケース1 上下一体	0%	0	42	56
	ケース2 上下一体	50%	211	28	37
	ケース3 上下一体	100%	422	14	19
	ケース4 上下分離	100%	422	11	15

### 上越新幹線を延伸

- ・輸送ボリューム  
必要鉄道利用者数 11万人~42万人  
(1日平均301人~1151人)  
新たに必要な空港利用者数  
15万人~56万人

上下分離・上下一体、公的負担等の負担率で必要な航空利用者数は変わってきますが、年間15万人~56万人増やすことができれば採算は合うとの試算になっています。

**年間での新たに必要な空港利用者数  
15万人~56万人**

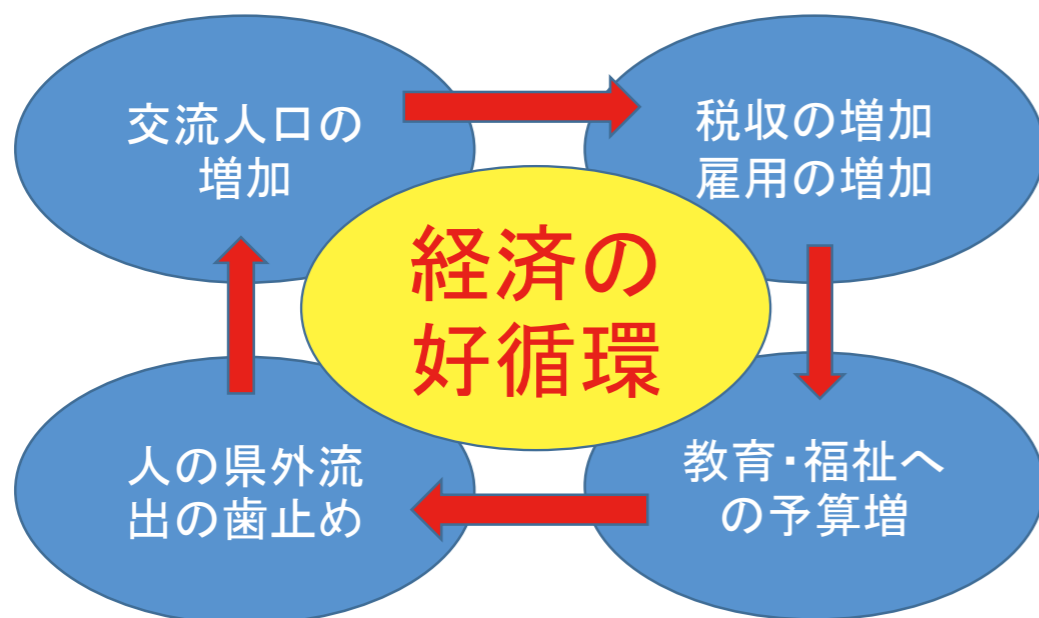
## 上越新幹線の新潟空港延伸の実現への提言

### ◆何故、空港乗り入れなのか

先にもあげましたが、交通インフラの整備には、多くのメリットがあります。様々な施策を打ってはいますが新潟空港の利用者は、年々減少傾向です。新潟空港の利用者を増やすには大胆な対策を打つべきだと考えます。空港まで新幹線を利用することによって、群馬・埼玉などの上越新幹線沿線の利用者、また、関東からの利用者が増えることが想定されます。新潟に来てもらうことにより、色々なものにお金を使ってもらえます。また、海外のインバウンドの取り組みも新幹線の乗り入れがあるから呼ぶことができます。ただ、空港を利用してもらうだけでなく、どうすれば新潟の経済に良い影響をもたらすかは真剣を考え様々なアイデアを出すことが重要です。

### ◆空港乗り入れのメリット

- ① 新潟県の経済の活性化、雇用の創出
- ② 県外・海外からの観光客の増加
- ③ 交流人口・定住人口の増加
- ④ 太平洋側が有事の場合のバックアップ機能
- ⑤ 新潟空港のハブ空港化
- ⑥ 大量輸送による生産性の向上 etc



### ◆新潟空港延伸に伴う利用者増の試算

上越新幹線が新潟空港まで延伸した場合の利用者の増加を考えてみます。国土交通省が5年に一回調査している全国幹線旅客純流動調査(2010年度)をもとに、上越新幹線の沿線の県で北海道、福岡に行く旅行者が新潟空港から目的地に行くこと及びその逆を試算します。現状の旅行者の人数で群馬県は50%、埼玉県は10%の利用者が新潟空港を利用すると仮定すると下記の表になります。単純に足し上げても、新潟空港の利用者は片道245,400人、往復で490,800人の増加になります。

単位：人

居住地	旅行先	利用者数	仮定	利用者数(片道)	利用者数(往復)
群馬	北海道	112,000	50%	56,000	112,000
埼玉	北海道	545,000	10%	54,500	109,000
群馬	福岡	60,000	50%	30,000	60,000
埼玉	福岡	408,000	10%	40,800	81,600
北海道	群馬	33,000	50%	16,500	33,000
北海道	埼玉	155,000	10%	15,500	31,000
福岡	群馬	34,000	50%	17,000	34,000
福岡	埼玉	151,000	10%	15,100	30,200

また、政府が打ち出しているインバウンドの取り組みによると、2020年までにインバウンドの空港利用者を1.67倍にするとしています。新潟空港の国際線の利用者も同様に伸びると考えると下記表になり、国際線の利用者で77,000人の増加になります。インバウンドの旅行者は、一人当たり175,000円の経済効果(観光庁「訪日外国人消費動向調査」)が生まれるので、国際線の利用者で135億円の経済効果が見込まれます。

国際線利用者		2020年利用者(仮)
115,000人	1.67倍	192,050人

以上の試算から、上越新幹線の乗り入れの採算ベースの56万人は、群馬県、埼玉県の協力を得ることが出来れば十分可能だと考えます。群馬県議会でも、星名建市議員が上越新幹線の新潟空港乗り入れは良いプロジェクトであり、検討の価値があるとしています。

**群馬県と埼玉県からの空港利用者の増加が必須**

利用客が増えれば、便数・路線も増えます。便数・路線が増えれば利用者の利便性も高まり、より利用客が増えます。

新潟空港への上越新幹線の乗り入れに関して、どのようにすれば採算性は合うのか、群馬県・埼玉県とどのように協働していくかを考えれば実現可能です。



## おわりに

上越新幹線の新潟空港乗り入れは、25年以上も議論されてきました。関東の空港は、空港に着くまでに乗り換えが必要だったり、駅構内は徒歩にて移動、そして空港についてからも重いスーツケースを引っ張って移動しなければなりません。少子高齢化が進んでいる現在、高齢者の海外旅行も多くなり、搭乗まで時間と体力のいる空港よりも、新潟空港が選ばれる可能性が大いにあります。

今回、上越新幹線の新潟空港延伸の実現への提言を行いました。空港への新幹線の乗り入れは大きなインパクトがあります。しかしながら、乗り入れが最終目的ではありません。新幹線が乗り入れることにより、空港利用者が増え、必ずや新潟県の経済の発展に繋がると考えます。経済が発展すれば、税収が増え、それが更なるインフラ整備や教育・福祉など様々な分野の充実に繋がり、新潟の発展に繋がっていくのではないのでしょうか。

新潟県内の青年会議所のメンバーへのアンケートでも、回答者の約6割が新潟空港への上越新幹線の乗り入れに賛成となっています。今こそ、業種・世代を問わず、どうしたら新潟の魅力を県外・海外の人に知ってもらえるかを真剣に議論しなければなりません。

また、最後になりましたが本冊子の作成をするにあたりご協力を頂いた全ての皆様に感謝申し上げます。

## 賛同団体からの声

### 上越新幹線空港乗り入れを含む新潟新ビジョン「実現の会」

卵が先か、鶏が先か。新潟はこれまで約30年、この議論を延々と続けてきました。しかし、今こそ決断を下す時です。国では、東京オリンピック・パラリンピック開催の2020年に訪日外国人観光客4000万人、さらには2030年には6000万にするという高い目標を立て、実現に邁進しています。

この状況に対応するため、新潟においては上越新幹線を新潟空港まで延伸し、新幹線、空港両者の利便性をより高めることで海外からの訪日外国人観光客のインバウンド需要の取り込む必要があります。

上越新幹線沿線の県民にとっての海外への玄関口となる新潟空港の機能強化することの意味は大きく、これにより全国で起きつつある観光需要の取り込み競争にしっかりと備えていかなければなりません。

現在、アクセス協議会で延伸の是非が議論されています。県の試算では新幹線延伸には420億円の費用がかかるとされていますが、この先行投資を適切と考えるかは、密室で少人数で決めるのではなく、幅広い県民の判断によるべきであるはずで

国でも、最大でプロジェクトの約2割の18%が国費賄われる、空港アクセス鉄道等整備事業費補助という制度が用意されています。私はこれらを活用し、国・県・市が一体となってぜひこのプロジェクトを成功させるべきだと考えています。

今回こうした提言が行われ、県民に広く検討の機会が与えられることは非常に素晴らしい試みであり、心から歓迎したいと思います。ぜひ、多くの皆様のご協力を得て、上越新幹線の空港延伸を実現し、故郷新潟が持続的に発展し続けるよう皆様と頑張らせて参ります。

上越新幹線空港乗り入れを含む  
新潟新ビジョン「実現の会」会長

衆議院議員 石崎 徹





