

## にいがた拠点化・活性化のための将来ビジョン

～「行ってみたい」「住んでみたい」「帰ってきたい」にいがたの実現～

平成30年11月

にいがた拠点化・活性化検討会議

# にいがた拠点化・活性化のための将来ビジョン

～「行ってみたい」「住んでみたい」「帰ってきたい」にいがたの実現～

## 将来ビジョン策定にあたって

### 1 将来ビジョン策定の趣旨

新潟県は、上越・北陸の2つの新幹線、国際空港、国際港湾を有するとともに、北陸道・関越道・磐越道・上信越道・日沿道といった高速道路網が整備されつつあり、首都圏はもちろん、中部・関西・九州・北海道・東北・北陸地方とつながる地理的優位性を備えている。

しかし、新潟空港の国際線利用者の減少傾向や県内宿泊施設稼働率の低迷など、厳しい状況が続いており、新潟県の存在感の相対的低下が危惧される状況が生じ、将来展望が描けないという声も聞かれる。その中で、平成29年度の新潟空港の利用者が3年ぶりに100万人台を回復し、同年の新潟港と直江津港の外貿コンテナ取扱量も対前年度比で新潟港では3年ぶり、直江津港では4年ぶりに増加したという明るい兆しも見えている。

県内各地域が今後、成長し続けるためには、人口減少社会の克服や産業の振興などが不可欠であり、これらは県全体の共通の課題となっている。こうした中で県内の各市町村が、結束して地理的優位性を活かし、交流人口の増加や県産品の販路拡大、移住や就業機会の増加などに連携して積極的に取り組み、「にいがた」の存在感を高めることが求められている。また、東日本大震災等の教訓を踏まえ、本県全体で首都圏直下型地震等の大規模災害時におけるリダンダンシー（代替機能）を確保するとともに、防災拠点としての機能強化を図ることも重要である。

これらのことから本検討会議では、新潟県市長会及び新潟県町村会が合同で市町村長の意見をもとに、新潟県が環日本海の拠点として更なる発展の実現に向け、今後、新潟県と連携して取り組むべき施策を「にいがた拠点化・活性化のための将来ビジョン」として取りまとめたものである。

## 2 将来ビジョンの構成

### 第1章 誰もが楽しく学び・過ごせる新潟の実現

～世界から「Niigata」へ～

1. 「にいがた」を楽しむ
  - (1) 観光資源の磨き上げと地域の活性化
  - (2) 広域観光圏づくり
  - (3) 観光ルートの確立
  
2. インバウンド誘客
  - (1) 多言語対応の充実
  - (2) 全県的誘客体制の構築
  - (3) クルーズ船の誘致
  - (4) 県産品販路の拡大

### 第2章 誰もが移動しやすい新潟の実現

～「に・い・が・た」からフリー「にいがた」へ～

1. 鉄道の利活用
  - (1) 県内鉄道網の充実・強化
  - (2) 新幹線・在来線の直通化
  - (3) 羽越本線・白新線の高速・複線化及び安定運行と羽越新幹線整備の促進等
  
2. バス交通の整備・充実
  - (1) 交通ネットワークの整備
  - (2) 生活バス路線の維持・確保
  
3. 二次交通や交通インフラの整備
  - (1) 空港、駅などの交通拠点から観光地へ
  - (2) 自由な都市間移動と道路環境・交通手段の確保

### 第3章 空港・港から世界につながる新潟の実現

～「にいがた」から世界へ～

1. 新潟空港の機能強化
  - (1) 航空路線の確保・強化
  - (2) 空港アクセスの強化

## 2. 新潟港・直江津港など県内港湾の利用促進

- (1) 貨物コンテナ取り扱いの促進・海外販路の開拓
- (2) 東南アジア方面等へのコンテナ直行便誘致
- (3) クルーズ船の誘致
- (4) 地方港湾の利活用

### 【サブタイトルについて】

#### 第1章 ～世界から「Niigata」へ～

国内外から多くの人に新潟県の各地域を訪れてもらいたいという思いから、特に「Niigata」と表記した。

#### 第2章 ～「に・い・が・た」からフリー「にいがた」へ～

「に・い・が・た」は、県内全ての自治体を示し、県内の行きたいところへ自由に移動できるという思いをフリー「にいがた」に込めた。

#### 第3章 ～「にいがた」から世界へ～

新潟県の各地域が空港・港から世界へつながるという意味を込めた。

## 第1章 誰もが楽しく学び・過ごせる新潟の実現

～世界から「Niigata」へ～

### 【現状と課題】

本県においても、訪日外国人旅行者が増加しているが、来訪地が東京、大阪、京都などいわゆるゴールデンルートから地方へと広がりを見せはじめている中で、宿泊者数は全国第27位（平成28年）と中位にとどまり、来訪者数では富山県の後塵を拝し、伸び率でも隣県が本県を上回る伸びを見せている。

本県は、温泉、雪、食、日本酒、文化など、外国人が好む資源が豊富にあり、潜在能力も国内外から高く評価されているにも関わらず、それらコンテンツを活かしきれていない。また、県下統一的な取組が脆弱なことに加え、市町村をはじめ、観光関連団体等との連携も希薄なことで海外に対する訴求力・吸引力が弱いことが、増加するインバウンド（訪日外国人旅行）需要を取り込めていない要因となっている。

### ●外国人延べ宿泊者数の推移

外国人延べ宿泊数		H24 (2012)	H25 (2013)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)
新潟県	宿泊者数	96,870 人泊	106,510 人泊	135,520 人泊	262,500 人泊	267,020 人泊
	伸び率	+6.2%	+10.0%	+27.2%	+93.7%	+1.7%
	本県順位	26 位	30 位	29 位	24 位	27 位
全国	宿泊者数	26,314,340 人泊	33,495,730 人泊	44,824,600 人泊	65,614,600 人泊	69,388,940 人泊
	伸び率	+42.9%	+27.3%	+33.8%	+46.4%	+5.8%

資料：観光庁「宿泊旅行統計」

### ●観光入込客数、宿泊者数の推移（H23（2011）以降）

	H23 (2011)	H24 (2012)	H25 (2013)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)
入込客数	66,671 千人	70,862 千人	71,602 千人	72,987 千人	77,447 千人	74,172 千人
(前年比)	△5.9%	+6.3%	+1.0%	+1.9%	+6.1%	△4.2%
宿泊者数	10,365 千人	10,203 千人	9,677 千人	9,607 千人	10,260 千人	10,205 千人
(前年比)	—	△1.6%	△5.2%	△0.7%	+6.8%	△0.5%

資料：新潟県「新潟県観光入込客統計」

観光庁「宿泊旅行統計」

### 【あるべき姿】

本県の有力な観光資源が有機的に結びつき、多様な団体、組織、企業が連携し、効果的にプロデュースする。

県内市町村、観光協会、関係団体や企業が理念を共有し、広域観光圏を形成するなど観光立県を目指し、中国・台湾、韓国をはじめ、アジア圏との交流、交易を進めるゲートウェイとして、観光振興の取組を進めることにより、人が集まり活発に交流する賑わいのある「にいがた」を実現する。

**【目標年次】**

指 標 名	現 状 値	中間目標値 (2020 年度)	最終目標値 (2024 年度)
観光入込客数	74,172 千人 (2016 年度)	80,000 千人	82,000 千人
外国人延べ宿泊数	267,020 人泊 (2016 年)	500,000 人泊	800,000 人泊

## 1. 「にいがた」を楽しむ

①現状と課題	新潟県を訪れる旅行者の観光地に対する満足度では、「大変満足」の割合が伸びていない。旅行者を楽しませるための工夫や旅行エージェントに対する提案力、ニーズの汲み取りが十分でないことなどが、その原因となっている。
②あるべき姿	<p>地域の特性を活かした物語性のある観光コンテンツの創出・磨き上げを進めるため、行政の垣根を越え、異業者が協業し、産業観光など、他地域には無いコンテンツをつくり、競争力の高い観光地となること。</p> <p>道路、鉄道、空港、港湾の交通機能の充実に向けた取組を進めるとともに、それらの交通機関をいかに利用させるかを県全体で考え、その利用を促していくこと。</p> <p>団体旅行者として来県した観光客が、個人旅行者やFIT(注1)などのリピーターとして訪れる観光地となること。</p>
③取組の方向性	<p><b>(1) 観光資源の磨き上げと地域の活性化</b></p> <p>【各市町村で取り組むもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○観光コンテンツのブラッシュアップ</li> <li>○着地型商品の造成・イベント開催による賑わいの創出</li> <li>○パブリシティによる情報発信 など</li> </ul> <p>【ブロック（圏域）で取り組むもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域ブランドの創出 など</li> </ul> <p>【県に求める取組（提言）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○主要観光地の歩行空間整備</li> <li>○魚沼スカイラインなどの山岳観光道路の整備と利用促進</li> </ul> <p><b>(2) 広域観光圏づくり</b></p> <p>【ブロック（圏域）で取り組むもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ブロックごとのDMO(注2)・DMC(注2)の設置支援 など</li> </ul> <p>【県に求める取組（提言）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○近県との広域連携の強化</li> <li>○地域振興局や歴史・文化・風土等で関連する自治体との連携した観光振興策を促すための支援制度の創設</li> <li>○空港・港・新幹線などにおける「にいがた」らしさの演出</li> </ul>

	<p><b>(3) 観光ルートの確立</b></p> <p><b>【ブロック（圏域）で取り組むもの】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○広域周遊ルートを含む滞在型周遊プランの提案</li> <li>○二次交通の整備        など</li> </ul> <p><b>【県に求める取組（提言）】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○北信・南魚沼地域間道路（国道 405 号）の整備</li> <li>○日沿道の整備と利用促進</li> </ul>
--	---

(注1) FIT：Foreign Independent Tour の略で、団体旅行やパッケージツアーを利用することなく個人で海外旅行に行くこと。

(注2) DMO（Destination Management/Marketing Organization）・DMC（Destination Management/Marketing Company）：地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに地域への誇りと愛着を醸成する「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりの舵取り役として、多様な関係者と協同しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人（出典:観光庁）



## 2. インバウンド誘客

<p>①現状と課題</p>	<p>近年の外国人宿泊数の伸び率は全国平均より低く、スノーシーズンに偏っている。北東アジアとの交流の玄関口としての新潟空港を活かし、中国や台湾などに加え、LCC(注3)を活用してタイ、シンガポール等の新規市場の開拓を行うとともに、成田、羽田をはじめ、国内線の定期路線からアドオン（割安な付加料金）による来県を促すことが必要となっている。</p> <p>また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催なども見据え、FIT(P7(注1)参照)だけでなく、団体旅行客が3泊以上できるためのプランを県内各地域が連携して作るが必要となっている。</p>
<p>②あるべき姿</p>	<p>外国旅行会社と連携した旅行商品の造成促進や海外メディアの招聘を通じた発信等により新潟県の知名度が向上し、外国人旅行者の誘客が促進されること。</p> <p>観光事業者や観光関係団体等との連携・役割分担のもと推進体制が強化され、海外における年間を通じた誘客活動が実現されること。</p> <p>国際会議など経済効果の高いコンベンションが誘致され、県内産業の強みである機械金属加工を中心とした県産品の産業見本市の開催により、県域全体が連携して新潟県の魅力や県産品の優位性が広く世界に発信されること。</p>
<p>③取組の方向性</p>	<p><b>(1) 多言語対応の充実</b></p> <p>【各市町村で取り組むもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○外国人観光客受入体制の整備（案内標識、観光パンフレットの多言語化、Wi-Fi環境の充実など）</li> </ul> <p>【ブロック（圏域）で取り組むもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○外国人観光客受入体制の整備（広域案内標識、広域観光パンフレットの多言語化など）</li> </ul> <p>【県に求める取組（提言）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○市町村・ブロックの取組みに対する先導・総合調整役（全県統一的な多言語表記のマニュアル作成など）</li> </ul> <p><b>(2) 全県的誘客体制の構築</b></p> <p>【各市町村で取り組むもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○豊かな自然、四季の風景、食と酒などの観光コンテンツのブラッシュアップ</li> <li>○レールパス所持者への特典付与などの全県統一事業の実施</li> <li>○友好都市等との交流を基盤としたプロモーションの実施</li> <li>○新潟プラス・トーキョー運動の推進 など</li> </ul>

**【ブロック（圏域）で取り組むもの】**

- インバウンドプロモーションの実施
- 着地型商品の企画販売
- 圏域間の連携強化 など

**【県に求める取組（提言）】**

- 全県統一事業の先導・総合調整役
- 交通拠点や観光拠点を持つ自治体から他地域への送客を促すための拠点整備
- 全県的な販売チャンネルの創設
- 主要結末点への観光案内所の設置
- 送客促進策を支援する制度の創設
- 市町村が連携して行う二次交通事業への支援
- 広域観光圏間の周遊などにも活用できる支援制度の創設
- インバウンドプロモーションの強化
- 外国人観光客向け決済システムの調査、研究

**(3) クルーズ船の誘致**

**【ブロック（圏域）で取り組むもの】**

- クルーズ船の停泊時間・人数に合わせた広域周遊プランづくり
- クルーズ船誘致推進事業の実施 など

**【県に求める取組（提言）】**

- クルーズ船寄港を活用した県産品等のPR
- 料金・手続き等の港湾サービスの向上
- クルーズ船受入に必要な施設整備

**(4) 県産品販路の拡大**

**【ブロック（圏域）で取り組むもの】**

- 産業見本市の実施
- 地場産品や企業連携により付加価値を高めた航空機部品等売り込む海外販路開拓事業 など

**【県に求める取組（提言）】**

- 県主導による県内企業が一堂に会した産業見本市の開催
- 県主導による成長産業の育成に向けた更なる施策展開

(注3) LCC : Low Cost Carrier の略称で、効率的な運営により低価格の運賃で運行サービスを提供する航空会社を指す。

## 第2章 誰もが移動しやすい新潟の実現

～「に・い・が・た」からフリー「にいがた」へ～

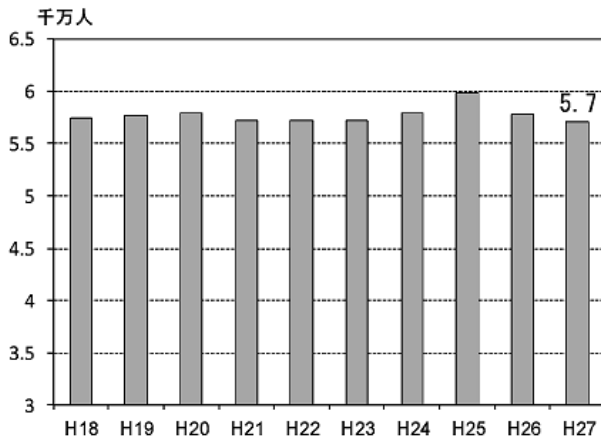
### 【現状と課題】

広大な面積を有する本県では、上越・北陸の2つの新幹線、国内外との表玄関である新潟空港、国際拠点港湾である新潟港、重要港湾である直江津港を有し、県内外をつなぐ高速道路網等も整備されているが、日沿道の山形県境区間の整備促進、上信越道及び磐越道の4車線化、各地域高規格道路等の早期完成による高速化など、県内における新たな交通体系の整備が強く望まれている。

こうした中、経済情勢や国の施策等による外部要因に加え、対岸諸国に近いという地理的優位性などの新潟県の独自性を十分に活かしてきていない面もあることから、相対的な拠点性の低下も懸念される。

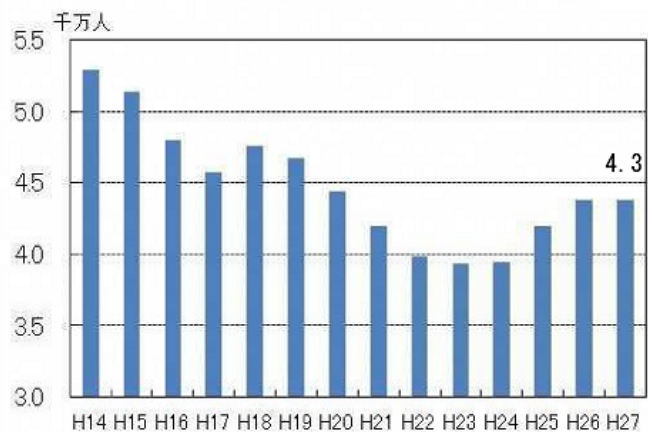
また、地域の暮らし及び経済活動に不可欠な鉄道、路線バス、離島航路等は、人口減少や少子高齢化の進展等により利用が減少しており、地域公共交通としての重要性の観点から、維持・確保が課題となっている。

#### ●県内鉄道における旅客輸送人員



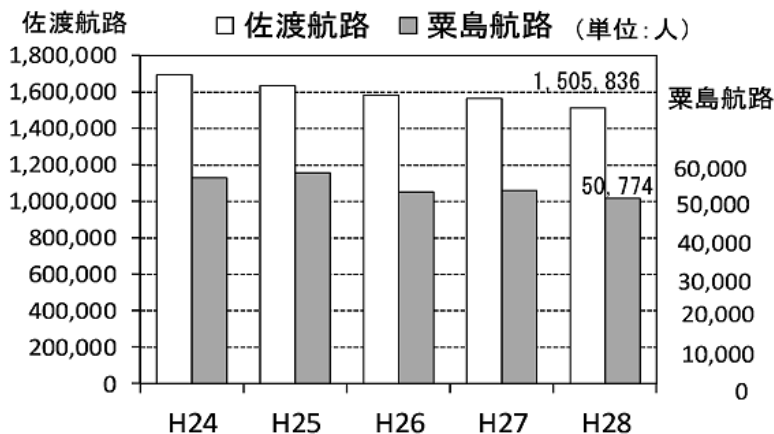
資料：国土交通省旅客地域流動調査

#### ●乗合バス事業の輸送人員



資料：北陸信越交通・運輸統計年鑑

#### ●離島航路の輸送人員



資料：佐渡汽船、粟島汽船提供

### 【あるべき姿】

通勤・通学などの足として県内各地域の生活を支えるため、既存の鉄道網の充実を図りつつ、上越・北陸新幹線と在来線の直通運転化や、羽越新幹線の早期実現など、新たな鉄道網の構築で、他県との結びつきを強め、周遊観光を促進する。

路線バス、離島航路等についても、観光と連携した利用促進とともに、公共交通ネットワークとして維持・充実されること。

日沿道の早期全線供用など日本海国土軸を強化し、大規模災害時のリダンダンシー（代替機能）が確保されること。

### 【年次目標】

指 標 名	現 状 値	中間目標値 (2020 年度)	最終目標値 (2024 年度)
県内鉄道における旅客輸送人員	57,111 千人 (2015 年度)	2015年度の旅客輸 送人員を維持する	2020年度の旅客輸 送人員を維持する
離島航路輸送人員(佐渡航路)	1,506 千人 (2016 年)	2,000 千人	2,000 千人

※離島航路輸送人員については、佐渡金銀山の世界遺産登録を見込んだ数値

## 1. 鉄道の利活用

<p>①現状と課題</p>	<p>人口流出や少子化等による鉄道利用者の減少により、鉄道交通のネットワークや運行本数等の面での利便性低下が懸念されている。</p> <p>また、北陸新幹線の開業により、2つの新幹線を含む高速鉄道網が整備され、首都圏及び関西圏へのアクセスは向上したが、県内鉄道網の再編により、新潟～糸魚川・金沢間において乗り継ぎの不便が生じるなど、在来線の利便性の低下等新たな課題も生じている。</p> <p>一方、下越地方、特に阿賀北以北の鉄道路線については、新潟駅の同一ホーム乗換は実現されたものの、羽越新幹線の実現など、羽越本線・白新線の更なる高速化が望まれている。</p>
<p>②あるべき姿</p>	<p>県内各地域の生活を支え、隣接各県との結びつきを強めるため、既存の鉄道網の充実を図りつつ、上越・北陸新幹線と在来線の直通運転化や、羽越新幹線が整備されるなど、新たな鉄道網が構築されること。</p> <p>県内に2本の新幹線を有する利点を最大限活用し、周遊観光の促進等にもつながる二次交通網が実現されること。</p>
<p>③取組の方向性</p>	<p><b>(1) 県内鉄道網の充実・強化</b></p> <p><b>【各市町村で取り組むもの】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道利用促進のためのパンフレット作成などのモビリティマネジメントの促進</li> <li>○在来線・並行在来線対策としての財政支援や鉄道駅を利用するツアー企画の実施</li> <li>○バリアフリー化などの駅利用環境の改善</li> <li>○新駅設置の検討 など</li> </ul> <p><b>【ブロック（圏域）で取り組むもの】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○既存同盟会、協議会などによる要望活動や誘客促進のためのパンフレット作成などの活動の充実</li> <li>○新幹線駅での在来線接続による利便性向上のための要望活動 など</li> </ul> <p><b>【県に求める取組（提言）】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○県内鉄道網の充実・強化に向けた戦略の立案、先導・総合調整役</li> <li>○在来線の利便性向上に向けた新潟県鉄道整備促進協議会による活動の強化</li> <li>○在来線の安定経営等に対する財政支援の拡充</li> </ul>

**(2) 新幹線・在来線の直通化**

**【ブロック（圏域）で取り組むもの】**

- 上越・北陸新幹線直行特急実現期成同盟会による活動の充実  
など

**【県に求める取組（提言）】**

- 国土強靱化に重要な東北日本海側と北陸を縦貫する直通ルートの実現に向けた国・鉄道事業者への要望活動

**(3) 羽越本線・白新線の高速・複線化及び安定運行と羽越新幹線整備の促進等**

**【ブロック（圏域）で取り組むもの】**

- 羽越本線高速化・新幹線整備促進新潟地区同盟会による活動の充実
- 日本海きらきら羽越観光圏促進協議会を通じた秋田県・山形県との連携  
など

**【県に求める取組（提言）】**

- 羽越本線・白新線の高速・複線化及び安定運行と羽越新幹線整備の実現に向けた国・鉄道事業者への要望活動

## 2. バス交通の整備・充実

<p>①現状と課題</p>	<p>通院、通学、買い物など地域住民の日常生活に不可欠な路線バスや県内高速バスは、重要な地域公共交通である一方、人口減少の進展やマイカー利用の増大等により利用が減少しており、特に中山間地域における持続可能な路線としての維持・確保や運転士の確保などが課題となっている。</p>
<p>②あるべき姿</p>	<p>生活交通路線として住民の生活に必要な路線を維持するため、乗合バス事業者の広域的・幹線的なバス路線が維持されること。</p> <p>市町村が行うバス路線や県内高速バス路線の運行、コミュニティバス・デマンド交通の導入などにより、きめ細やかな地域公共交通網が実現されること。</p>
<p>③取組の方向性</p>	<p><b>(1) 交通ネットワークの整備</b></p> <p>【各市町村で取り組むもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○各自治体による公共交通ネットワークの再構築 など</li> </ul> <p>【ブロック（圏域）で取り組むもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○県内都市間高速バス等広域交通の維持 など</li> </ul> <p>【県に求める取組（提言）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○市町村が策定する公共交通網形成計画への支援</li> <li>○路線維持・確保のための財政支援の拡充</li> <li>○生活路線としての高速バス路線への支援の継続</li> <li>○県内全域の交通・観光アプリケーション配信事業の創設</li> </ul> <p><b>(2) 生活バス路線の維持・確保</b></p> <p>【各市町村で取り組むもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○未運行地域での市営バス運行</li> <li>○路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー運行費への財政支援</li> <li>○高速バス確保対策の強化</li> <li>○高齢者割引制度の実施</li> <li>○公共交通利用促進パンフレットの作成 など</li> </ul> <p>【ブロック（圏域）で取り組むもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○圏域内での通院通学等の生活交通確保のための支援</li> <li>○広域コミュニティバスの運行、高速バス路線確保への支援 など</li> </ul>

	<p><b>【県に求める取組（提言）】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○生活バス路線の維持・確保のための財政支援制度の要件緩和</li><li>○市営バス・乗合タクシー運行に係る規制緩和への働きかけ</li><li>○停留所・結節点の整備に係る県有地の無償貸与</li></ul>
--	---



### 3. 二次交通や交通インフラの整備

①現状と課題	<p>道路、鉄道、空港、港湾等の交通機能の充実に向けた取組を進めるとともに、個人・グループ旅行や外国人旅行者の増加に対応し、駅等から観光地までの二次交通の利便性向上、未整備区間の高速道路及び地域高規格道路の早期整備が課題となっている。</p>
②あるべき姿	<p>空港アクセスの改善に向けて、短・中期的にはバス、タクシー、自家用車等の利便性が向上するなど、新潟空港と新潟駅間のみならず、観光地、近隣県等を結ぶ二次交通網及び道路環境が整備されること。</p> <p>また、長期的には需要の動向等も踏まえ、新幹線の空港乗り入れなどの軌道系を含む空港アクセスが実現されること。</p> <p>日沿道の早期全線供用など日本海国土軸を強化するとともに、高速道路網を補完し道路ネットワーク整備や防災対策等が促進されること。</p>
③取組の方向性	<p><b>(1) 空港、駅などの交通拠点から観光地へ</b></p> <p>【各市町村で取り組むもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○主要駅から観光地までのタクシーやバスの運行</li> <li>○新潟空港から観光地や新潟港佐渡汽船ターミナルまでの乗合タクシーの運行</li> <li>○広域交通と二次交通が連携したアクセス強化と周遊促進</li> <li>○主要駅を発着する観光循環バスの運行 など</li> </ul> <p>【ブロック（圏域）で取り組むもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○主要駅からの二次交通の確保 など</li> </ul> <p>【県に求める取組（提言）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○空港から県内交通結束点や観光拠点等までの交通の充実</li> <li>○県内交通フリーパスチケットの導入</li> <li>○空港リムジンバスや新潟空港二次交通整備支援事業の拡充</li> </ul> <p><b>(2) 自由な都市間移動と道路環境・交通手段の確保</b></p> <p>【各市町村で取り組むもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○高速乗合タクシーの運行</li> <li>○中山間地域における自動運転車両の導入や大型商業店・医療機関などの送迎車両等を活用した新交通システムの検討 など</li> </ul> <p>【ブロック（圏域）で取り組むもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○高速道路及び地域高規格道路等の各同盟会・協議会での活動の拡充 など</li> </ul>

**【県に求める取組（提言）】**

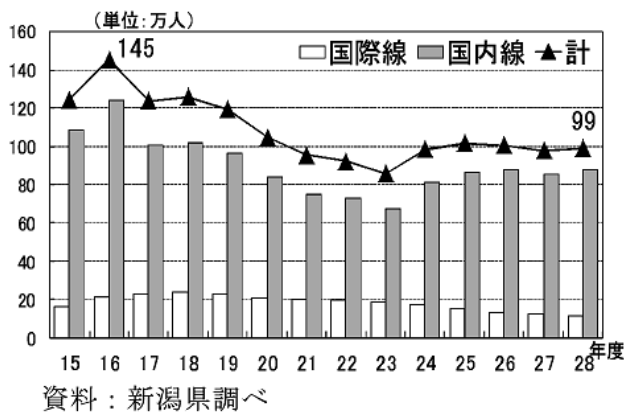
- 高速バスを享受できない自治体への新潟空港からの二次交通としてのバス運行経費に係る財政支援
- 外国人観光客等の長期滞在を促すための観光プラン創設と観光地間のバス等による接続支援
- 高速道路及び地域高規格道路の早期の整備促進に対する支援
- 県内公共交通機関共通 I C カードの導入
- 高速道路及び地域高規格道路の早期の整備促進

### 第3章 空港・港から世界につながる新潟の実現 ～「にいがた」から世界へ～

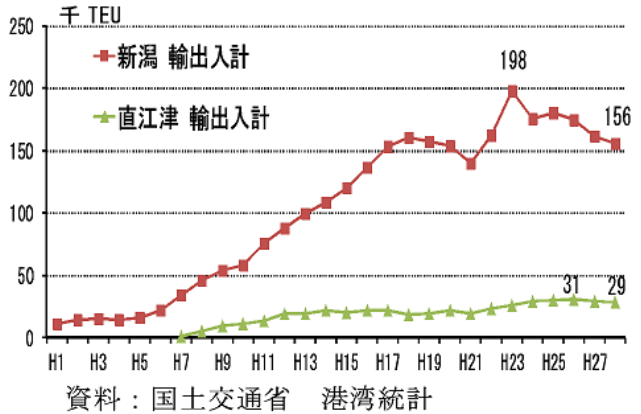
#### 【現状と課題】

本県では、日本海側拠点港である新潟港や直江津港、対岸諸国等との表玄関である新潟空港、更には上越・北陸の2つの新幹線や広域的な道路網など、充実した交通ネットワークが整備されつつある。しかし、2つの新幹線が整備され、首都圏及び関西圏へのアクセスが向上した一方で、外貿コンテナ取扱量や空港利用者の伸び悩み等に代表される拠点性の相対的な低下が懸念される。

#### ●新潟空港利用者数の推移



#### ●外貿コンテナ取扱量



#### 【あるべき姿】

多様な航空需要を取り込み、新規路線の開設や既存路線の拡充で乗り継ぎ利便性を確保するなど、充実した航空路線を実現するとともに、軌道系の導入検討などにより、空港アクセスが改善される。

航路改編や新規航路開設によりコンテナ航路を充実させるとともに、クルーズ船のさらなる誘致を行う。

空港と港を活用したインバウンド需要の取り込みを強化するなど、日本海側における本県の拠点性向上を実現する。

#### 【目標年次】

指標名	現状値	中間目標値 (2020年度)	最終目標値 (2024年度)
新潟空港の年間利用者数	1,022,656人 (2017年度)	1,350,000人	1,400,000人
県内港の外貿コンテナ取扱量の全国シェア	1.05% (2016年)	1.10%	1.20%

## 1. 新潟空港の機能強化

<p>①現状と課題</p>	<p>新潟空港の国内線の乗降客数は、平成23年度で減少が底を打った後、新規路線の就航や既存路線の増便等により、近年は年間90万人前後で推移しており、平成29年度における対前年度比は103.6%となっている。</p> <p>国際線の乗降客数は、県内の外国人宿泊者数が伸びている中、台北線、上海線の利用者が増加したものの、平成29年度における対前年度比は99.4%となっており、直近10年の乗降客数では減少傾向が続いている。</p> <p>一方、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、多数の外国人観光客の訪日が見込まれる中、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」に、新潟空港が認定されており、更には新規路線開設や増便に向けた動きも見られる。</p> <p>こうしたなかで空港機能としてA滑走路の活用についての議論が必要とされている。</p>
<p>②あるべき姿</p>	<p>新潟空港と国際ハブ空港を結ぶ路線の増便や乗継利便性が確保されるとともに、多様な航空需要を取り込みながら、LCC(P9(注)参照)など新規路線の開設や既存路線の拡充により、充実した航空路線ネットワークが実現されること。</p> <p>空港アクセスの改善に向けて、短・中期的にはバス、タクシー、自家用車等の利便性が向上するなど、新潟空港と新潟駅間のみならず、観光地、近隣県等を結ぶ二次交通網が実現されること。また、長期的には需要の動向等も踏まえつつ、首都圏での大規模災害時に代替機能を担うためにも、新幹線の空港乗り入れなどの軌道系を含む空港アクセスが実現されること。</p> <p>増大するインバウンド需要の取り込みが強化されるとともに、隣接県との広域連携等によりアウトバウンド（海外旅行）需要が拡大されること。</p> <p>また、空港ならではの企業誘致、産業・人材育成などの新たな産業拠点としての活用が必要である。</p>
<p>③取組の方向性</p>	<p><b>(1) 航空路線の確保・強化</b></p> <p>【各市町村で取り組むもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○新潟空港利用促進に向けた広報活動の強化</li> <li>○アウトバウンドとして県民の利用の喚起醸成</li> <li>○新潟プラス・トーキョー運動の推進</li> <li>○企業誘致・産業振興としての空港活用提案            など</li> </ul>

	<p><b>【県に求める取組（提言）】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ L C C (P9(注)参照)をはじめとした新規航空路線の開拓</li> <li>○ 既存航空路線の維持・拡充に向けた利用促進施策の実施</li> <li>○ 観光ツアー等によるチャーター便への財政支援の拡充</li> <li>○ 県民・隣県からの空港の利用促進</li> <li>○ 訪日誘客支援空港としてさらなる訪日客の誘致・就航促進</li> <li>○ 訪日客の増加に向けた C I Q (注)体制の強化に向けた国への働きかけ</li> <li>○ 新潟空港の管理・運営民営化の検討</li> <li>○ A滑走路の新たな活用検討(企業誘致・産業育成・人材育成施設など)</li> </ul> <p><b>(2) 空港アクセスの強化</b></p> <p><b>【ブロック（圏域）で取り組むもの】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 空港と各拠点を結ぶ二次交通の整備                    など</li> </ul> <p><b>【県に求める取組（提言）】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 軌道系の空港乗り入れの検討</li> <li>○ 空港リムジンバスの充実などアクセス改善事業の更なる深化・進捗</li> </ul>
--	--

(注) CIQ : Customs Immigration Quarantine の略称で、税関、出入国管理、検疫のこと。

## 2. 新潟港・直江津港など県内港湾の利用促進

①現状と課題	<p>平成29年の新潟港と直江津港の外貿コンテナ取扱量は新潟港で3年ぶり、直江津港で4年ぶりに増加した。特に新潟港の取扱量は、本州日本海側で最大となっているが、経済情勢や国の施策により京浜港・阪神港へコンテナ貨物が集約されていることの影響等により、県内港における直近5年の増加率は▲8.7%と全国平均を下回っている。</p>
②あるべき姿	<p>利便性向上につながる航路改編や荷主ニーズに応じた新規航路開設を働きかけ、充実したコンテナ航路が実現されること。</p> <p>県内港を利用した輸出入貨物の増加に対する補助制度の活用や、大規模災害等における太平洋側港湾の代替機能のPRなど戦略的なポートセールスにより、既存荷主の確保や新規荷主の獲得に取り組み、コンテナ貨物の利用が拡大されること。</p> <p>今後の取扱貨物量の動向や港湾利用者のニーズを的確に把握し、国際拠点港湾・重要港湾である新潟港・直江津港の機能強化と適切な維持管理が行われること。</p> <p>クルーズ船の県内港への更なる誘致に向け、県と連携してプロモーション活動等が展開されるなど、官民一体となったクルーズ船受入れ体制が実現されること。</p>
③取組の方向性	<p><b>(1) 貨物コンテナ取り扱いの促進・海外販路の開拓</b></p> <p><b>【各市町村で取り組むもの】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○コンテナ貨物利用に対する財政支援</li> <li>○地元港湾の利用促進に向けたポートセールス など</li> </ul> <p><b>【ブロック（圏域）で取り組むもの】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○新潟港利用・地域活性化実行委員会による国際物流総合展への出展 など</li> </ul> <p><b>【県に求める取組（提言）】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○新規航路の開拓、東南アジア直行便の誘致</li> <li>○船舶大型化等に対応した施設整備、港の機能強化と適切な維持管理</li> <li>○港湾アクセス道路の整備促進</li> <li>○コンテナ貨物利用に対する財政支援</li> <li>○コンテナ取り扱いの促進に向けたポートセールスや国内外へのPR活動の強化</li> <li>○航空産業や食品等の海外販路拡充に対する支援</li> <li>○災害に強い物流ネットワークの構築</li> </ul>

**(2) 東南アジア方面等へのコンテナ直行便誘致**

**【県に求める取組（提言）】**

- 新規航路の開拓
- 東南アジア直行便の誘致

**(3) クルーズ船の誘致**

**【各市町村で取り組むもの】**

- 岸壁上での受入れ・おもてなし など

**【ブロック（圏域）で取り組むもの】**

- クルーズ船誘致推進事業の実施 など

**【県に求める取組（提言）】**

- 料金・手続き等の港湾サービスの向上
- クルーズ船受入に必要な施設整備

**(4) 地方港湾の利活用**

**【県に求める取組（提言）】**

- 船舶大型化へ対応した施設の整備
- 港湾アクセス道路の整備促進
- 大規模災害時における廃棄物受入ネットワークの形成