

## 「新潟空港の明日を考える講演会2005」 講演録

日時：平成17年11月22日（火）13:30～16:00

場所：万代シルバーホテル5F万代の間

- 司会 -

皆様お待たせいたしました。

只今から「新潟空港の明日を考える講演会 2005」を開催させていただきます。初めに主催者であります、新潟空港3,000m滑走路建設促進期成同盟会会長、社団法人新潟県商工会議所連合会会頭の上原 明より挨拶申し上げます。

- 上原会長 -

「新潟空港の明日を考える講演会 2005」の開催に当たりまして、一言ご挨拶申し上げます。

本日は大勢の皆様からこの講演会にご参加いただきまして、誠にありがとうございます。日頃から皆様には新潟空港の利用促進、整備推進にご理解とご支援をいただいておりますことに、この場をお借りしまして厚く御礼を申し上げます。

新潟空港は平成8年に2,500mの滑走路が整備されまして、日本海側の地方拠点空港として発展を続けてまいりました。昨年度は、ご存じのように、中越大震災の影響を受けまして、上越新幹線という首都圏との太いパイプが一時的に機能を失う中で、羽田臨時便が、往復延べ1,919便運航されまして、21万人の方々のご利用があったわけでございます。災害時における空港の役割が再認識されることとなりまして、新潟空港の重要性がより多くの方々から認識いただいたものと考えております。

また、本年はソウル便のデイリー化が定着いたしまして、新潟空港の利便性がますます向上するとともに、台湾からの連続チャーター便が5月から6月に運航されました。さらに9月30日から11月29日までに30便が運航される予定となっており、今後の利用客数の伸びが期待されるところでございます。今後、さらなる経済のグローバル化や、国際交流が進展する中で、新潟空港が地域の発展のために果たす役割はますます重要になるものと考えております。

現在、新潟空港の滑走路は2,500mでございますが、私どもといたしましては、人・物・情報が新潟から世界へ直接行き交うことができる、つまりジャンボ機の発着が可能となる3,000m滑走路の早期実現を目指し、民間主体の建設促進期成同盟を立ち上げ、活動してまいりました。現在の空港整備をめぐる国の状況は、財政面からしまして、非常に厳しいものがございますが、私どもといたしましては、国の動向に注目しながら、新潟空港のさらなる利用喚起を図り、その実現に近づくよう、課題の克服に努めてまいりたいと存じます。

本日の講演会は、第一部で、航空貨物運送協会理事長の土橋様から、国際航空貨物の現状につきましてお話をいただきます。貨物便の就航は滑走路延長のための大きな要因とな

っておりますので、皆様と一緒に航空貨物につきまして勉強してまいりたいと存じます。また、第二部では、現役添乗員の米田様より、実体験に基づきました海外旅行を計画する際に役立つ事柄などをお話しいただく予定になっておりますので、皆様の今後のご旅行にお役に立てばと思っております。

この講演会が皆様にとりまして有益となりますことを祈念いたしまして、簡単でございますがご挨拶いたします。ありがとうございました。

- 拍手 -

- 司会 -

ありがとうございました。次に、共催者であります、新潟県より、副知事の川上 忠義が挨拶申し上げます。

- 川上副知事 -

只今紹介いただきました、新潟県副知事の川上でございます。

「新潟空港の明日を考える講演会 2005」が盛大に開催されておりますことを心より感謝申し上げます。また、大勢の方から出席いただきまして、本当に感謝申し上げます。共催者として、知事から挨拶を託されてまいりましたので、代読させていただきます。

「新潟空港の明日を考える講演会 2005」の開催に当たり、一言ご挨拶を申し上げます。ご出席いただきました皆様には、日ごろから本県空港行政に多大なるご理解とご協力をいただき、厚く御礼を申し上げます。

初めに、新潟空港は昨年の中越大震災に際し、被災地への自衛隊災害派遣要員や、救援物資の輸送基地として、さらには一部区間が不通となった上越新幹線や関越自動車道といった関東圏との交通網の代替手段として、羽田空港への臨時便が運航されるなど、危機に瀕する県民生活、経済活動を救い、民生の安定に大きく貢献し、改めて空港の重要性が認識されたところであります。

現在の新潟空港は、7つの国内線と8つの国際線を有し、特に国際線はロシア、中国、韓国、および太平洋地域への、全国的にも特徴的な路線を有する航空ネットワークを形成しております。国内・国際線を合わせまして、空港利用者は年々順調に推移しており、平成16年度は約145万人と過去最高を記録したところであります。今後新潟県が環日本海地域における拠点県として一層発展していくためには、県内の各分野の方々がより連携する中で、諸外国を含めた人・物・文化・経済の交流をさらに促進し、新潟空港が本県のみならず、周辺各県の多くの皆様から利用される地域拠点空港としての役割を果たしていくことが重要であります。

県としましては、新潟市や関係機関、関係団体と連携し、北米・欧州等への長距離便の開設をも視野に入れた、新たな路線誘致などによる利用者の拡大や、中国・東南アジア諸

国との貨物専用便の就航による物流拠点の機能強化へ向け、鋭意取り組んでまいりたいと思います。そのためにも、滑走路 3,000m 化は不可欠なものであり、将来の実現に向けて、官民あげて取り組んでいくことが必要であるものと考えておりますので、皆様方のご協力をお願い申し上げます。

もとより、3,000m 化の実現につきましては、空港周辺住民の皆様のみならず、多くの県民の皆様に理解していただくことが重要と考えておりますので、本日の講演会を機に、お集まりいただいた皆様からも、新潟空港の明日についてお考えいただき、私どもにご意見をいただければ幸いです。

最後に、本日ご臨席の皆様方のご健勝を祈念いたしまして挨拶とさせていただきます。

平成 17 年 11 月 22 日 新潟県知事 泉田裕彦 代読

本日はありがとうございます。

- 拍手 -

- 司会 -

ありがとうございました。続きまして、来賓の、国土交通省北陸地方整備局次長、西田 仁志様からご挨拶をいただきたいと存じます。

- 西田次長 -

只今紹介いただきました、北陸地方整備局で次長をしております西田と申します。

平素より期成同盟会の会員の皆様、また今日ご参加いただいております皆様方には、私どもの国土交通行政につきまして、多大なるご理解とご協力を賜っております。ここで改めてお礼を申し述べさせていただきます。

実を言うと、本日はこの講演会ということで、非常に私もお話を聞くのを楽しみにして参っています。普通、期成同盟会といいますと、割と総会を開いたり、頑張ろうというのが多いんですが、こういうかたちで、空港の利用を考えながら、どういう空港をつくっていくかという催しをされるというのは非常にいいことではないかなと思っておりまして、特に、私の仕事の関係でいいますと、やはり航空貨物というのは非常に興味があるところでございます。

航空貨物は現在 300 万トン強ぐらいが全国で、国際の航空貨物ですが、扱われています。航空審議会の利用推計によると、10 年ちょっと先には、だいたい 500 万トン近くに増えていくということで、非常に高い伸びが見込まれるところだと思います。合わせまして、私ども、港の関係もやっているわけですが、港の貨物も中国・東アジア等の関係で、非常にコンテナ貨物というのが動いていまして、お互い水平分業をする中で、非常に中国・韓国といった、そういうところとの間の荷物量の荷動きが広がってきています。

ということは、今後、そういう企業間取引で荷物が増えているわけですが、今後何が増

えるかという、企業の次には個人の荷物が動くのかなと思っております。我が国の宅配便、昭和50年にトラックの余裕スペースを使うということで始まったものが、今ではあるのが当たり前という感じになっておりまして、年間約30億個が今動いているのではないかと思います。そういう意味でいうと、中国・韓国といった新潟を取り巻く環日本海の国々との企業取引の先は、個人の荷物が動いてきて、今でもクーリエサービスとか、スモールパッケージといった、飛行機を使ったそういう少量の輸送システムがありますけれども、それがもっと拡大していくということになるのではないかと考えています。

そういう意味で、ハルビンとかウラジオストクとか上海とかソウルとか、特に日本海を取り巻く地域との間の航空路も強い新潟は、そういう個人貨物を見込んだ荷物の取り扱い機能の強化というのが大きい課題だと考えております。

今日のお話を承った後、またいろいろなかたちで皆さんと一緒に、まだ1,000トンに達していない国際航空貨物をどう増やしていくかということについて考えていきたいと思っておりますので、どうかよろしく願いいたします。

- 拍手 -

- 司会 -

ありがとうございました。本日、衆議院議員 西村 智奈美先生よりご臨席いただいておりますので、ここでご挨拶を頂戴したいと存じます。

- 西村議員 -

皆様こんにちは。只今ご紹介いただきました衆議院議員の西村 智奈美でございます。

「新潟空港の明日を考える講演会 2005」の開催、誠におめでとうございます。次第にはない予定でありましたが、主催者のご配慮により、一言ご挨拶をさせていただけることになりました。

今日の講演会、私、本当に楽しみにしてまいりました。これまで日本海側で主要な海外に向けての窓口、そして国内に向けての窓口が、なかなか整備が遅れてきた現状において、これから新潟空港と、そして港、ともに持っている機能は、もっともっと発揮されてしかるべきであると思ひますし、そのときに機能を発揮するために必要なインフラ、これはもう言うまでもなく必要であるということになります。

今回の講演会をきっかけに、また、新潟空港の3,000m化、そして新潟駅からのアクセス、これを考えるきっかけにしていきたいと思ひますし、何よりもこの新潟空港を中心にして、人と物と金が移動する...金とってしまうとちょっと露骨すぎますが、人と物と情報が移動する、これが究極の姿でございますので、そのときに新潟の魅力をいかに高めていくか、そして海外に向けて私たちがどれだけ関心を向けていくか、そういったこともまた取り組んでいかなければいけないことだと考えております。

今日はともに学ばせていただけることを本当に感謝申し上げ、そして、期成同盟会の益々の今後のご活躍を心からご祈念をして、一言の挨拶とさせていただきます。本日は本当にありがとうございました。

- 拍手 -

- 司会 -

ありがとうございました。引き続きまして、本日ご臨席をいただいております国会議員の皆様をご紹介します。

参議院議員 森 ゆうこ様代理、芳賀様よりご出席いただいております。

参議院議員 桜井 新様代理、白川様よりご出席いただいております。

衆議院議員 鷺尾 英一郎様代理、木村様よりご出席いただいております。

また、衆議院議員 菊田 真紀子様、参議院議員 田中 直紀様、参議院議員 森 ゆうこ様、参議院議員 渡辺 秀央様より祝電もいただいておりますことをご紹介します。

なお、本日、上原会頭ならびに川上副知事は、これにて退室させていただきます。

それでは講演第一部の準備をいたしますので、しばらくお待ちください。

- 準備 -

- 司会 -

お待たせいたしました。それでは講演第一部に入らせていただきます。

講演第一部は、社団法人航空貨物運送協会理事長の土橋 正義様をお迎えいたしております。

土橋様は、昭和 44 年に運輸省に入省され、オックスフォード大学留学、IOPC FOUND 事務局に次長として派遣され、運輸政策局国際企画課長、中部運輸局長、関東運輸局長を歴任されました。平成 15 年 6 月から現職を務めていらっしゃいます。

本日は「国際交通貨物の現状」と題しまして、日本における国際交通貨物の現状と課題についてお話しいただきます。それでは土橋様、お願いいたします。

- 拍手 -

- 土橋講師 -

只今ご紹介いただきました、航空貨物運送協会の土橋です。本日は、国際交通貨物の現状についてお話をさせていただく機会を与えていただきまして、誠にありがとうございました。

現在私は、航空貨物運送協会という団体に所属しているわけですが、これはフォワーダー（Forwarder）と呼ばれる業界です。そういうフォワーダーの立場から見た現状と課題ということでお話をさせていただきます。

フォワーダーというのはなかなか耳慣れない言葉ではないかと思いますが、ここに書いてありますとおり、フォワーダーの自己紹介から始めさせていただきます。航空会社というのは、当然のことながら空港から空港までの航空機を使っただけの貨物の輸送に当たっているわけですが、フォワーダーはその空港から今度は荷主の工場なり、あるいは荷主の倉庫までの間の、主に陸上輸送ですが、そういうものを担当させているという意味で、フォワーダーは航空会社のパートナーと書かせていただきました。

私ども航空貨物運送協会は、日本のフォワーダーの事業者団体、唯一の団体ですけれども、例えば日通航空とか、郵船航空サービスとか、近鉄エクスプレスといったお名前は聞かれたことがあるのではないかと思います、そういう会社の集まりです。地元からも新潟運輸さんなども私どものメンバーになっていただいています。約 130 社のフォワーダーがメンバーとなっている団体です。

自己紹介はそれぐらいで終えさせていただきます、最近マスコミでも航空業界をめぐって、いろいろなニュースが飛び交っているのをお気づきではなからうかと思います。航空貨物の分野、ご案内のとおり既存の交通の航空会社は JAL なり、ANA なり、あるいは日本貨物航空という会社を聞かれたことがあるのではないかと思います。ちょうど 20 年前から貨物専門の会社として営業していますが、こういったのが既存の大手の航空貨物会社です。

最近に至りまして、これに加えていくつかの新会社の設立の動きが出ています。例えば、そこに書いてあります、エアジェットという会社が、中国との間の国際便の運航に向けて準備を進めています。あるいは佐川急便がバックにあります、ギャラクシーエアラインという、これは JAL と提携して、国内の長距離の貨物輸送を中心に当たりたいということで、来年の夏ごろの営業開始を目指して準備が進められています。

それから、先ほどちょっと触れました、日本貨物航空（NCA）は、これまでは ANA と、それから日本の外交海運会社の連合体みたいな会社として 20 年間生きてきたわけですが、この NCA から ANA が脱退という表現が悪いんですが、出まして、いわば NCA が日本郵船の子会社になったということで、会社の姿勢も大変積極的な姿勢に転じていまして、そういうことでおそらく新しい会社に匹敵するぐらいの大きな動きがこれから出てくるのではないかと期待しています。それから、NCA から出ました ANA ですが、今度民営化が決まりました郵政公社と共同して新しい貨物航空会社の設立に動かれると。いくつか挙げてみましても、そういう動きが最近貨物航空の分野をめぐって出ているわけですが、こういうふうにかなり活発な動きが航空貨物業界で出てきている背景ということについて少しお話しさせていただきます。

当然のことながら、その背景には、国際航空貨物の大変に活発な荷動きがあります。このグラフは、昭和 45 年から過去 30 年間あまりの国際航空貨物量の傾向を示しているもの

です。一番最後の棒グラフがちょっと寝たような感じになっていますが、これは平成 12 年から 15 年の 3 年間になっています。前は 5 年間ずつのタイムスパンのところは 3 年間になっているために、こういうふうに見えるだけです。これが 5 年間とればおそらく同じような伸びを示すのではないかと考えられます。この 30 年間を見ても、国際航空貨物の伸びが前年に比べて減ったのは、一つは、2001 年の 9.11 テロの年、それからもう一つは、平成 3 年の湾岸戦争のとき、この 2 つぐらいで、そのほかは一貫して国際航空貨物は伸びてきたというのが実態です。そういった活発な荷動きに合わせて、各種の会社の設立の動きが出ているということが一つあります。

それからもう一つは、航空分野でも、これは国交省航空局のほうの動きですが、規制緩和がだいぶ進みました。先ほど言いました、ちょうど 20 年を迎えた日本貨物航空というのは、先人たちが設立の準備を始めてから実際に運航が開始されるまでに、準備期間も含めて十数年間かかったということがよくいわれています。先ほど示しましたような新しいギャラクシー航空とか、あるいはジェットエイトとか、そういった会社はわずか数年で開業までこぎつけようということで活動されています。そういう意味で規制緩和の流れというのがやはりこういった活発な航空会社の新設の動きにつながっているということもいえるのではないかと考えています。

それでは、なぜそういうふうに航空貨物が順調に伸び続けるのかということですが、いくつかの要因があると思いますが、その中の主だったものを挙げさせていただきました。まず一つは、グローバルになった企業活動ということですが、2 つあるかと思いますが、一つは、例えば、現在中国本土に日本の会社の生産拠点、物流拠点、何カ所ぐらいあるとお考えでしょう。実はこれは、会社の数にして二千数百社、日本の会社だそうですが、7,000 カ所ぐらいの生産拠点、物流拠点が中国各地に展開しているといわれています。そういった生産活動といえますか、あるいは調達、それから物流も含めて、国境を越えた活動が出てきています。

それからもう一つは、販売の面でも、やはり日本のグローバルな活動を展開している日本の企業そのものが、世界のマーケットを相手に販売活動をしていると。一番有名な例は、だいぶ旧聞に属しますが、たぶんソニーのプレステーション 2 です。このプレステーション 2 が数年前に発売されたときには、世界同時発売ということで、当時日本でしか機器を製造していませんので、ある特定の日の発売に向けて、全世界に一斉にチャーター便を飛ばして、製品を配送したというような、販売戦略そのものは大変にグローバルな規模になっているというのが一つではなからうかと思えます。

それから 2 番目、これは非常によくいわれることですが、製品そのものが軽薄短小化してきていると。航空輸送に適するような貨物のウエイトが高まってきていると。それから 3 つ目も、これもまたよくいわれることですが、製品の単位当たりの価格が非常に高くなって、その分若干高い航空運賃であっても、その運賃の負担力が出てきているということではなからうかと思えます。

それから、日本人の消費者の性向そのものが、大変に高級化してきていまして、ブランド品、例えばファッション衣料関係などもそうだと思いますが、あるいはつい先だって、11月17日には、ボジョレーヌーボーの解禁日がありました。これに向けて11月10日過ぎから日本に向けてチャーター便が90便ほど飛んでまいりました。1万3,000トンのボジョレーヌーボーが運ばれたそうですが、1万3,000トンというのはどのぐらいか私も想像つきませんが、ジャンボ機1機で100トン積めるそうですから、1万3,000トンというのはジャンボに換算すると130機分のワインが、11月10日過ぎからわずか1週間足らずの間に日本に飛んできたということです。そういった消費性向の高まりに伴う緊急輸送なり、あるいはあるターゲット便に合わせた輸送というのが増えてきたということもいえるのではないかと考えています。

それから、次に新しい調達・製造・流通システム、若干専門的で申し訳ありませんが、あるいはSCM(サプライチェーンマネジメント)とか、あるいは3PMという言葉をお目に触れたことがあるかと思います。要は、在庫も極限にまで圧縮して、その分企業のコスト、あるいはリスクを最小限化しようという動きです。これは日産の方から伺ったわけですが、現在日産はルノーと提携して、全世界に工場を展開しておられます。かつて4~5年前まではこの世界各地の海外の工場の在庫を、目標として1週間部品の在庫を工場の隣の倉庫に留め置いたそうです。それを現在は2日間に減らそうということで、全世界的に活動を展開しているということです。これほどそういった調達のシステム、あるいは流通のシステムがスリム化されてきますと、どこかで一つ不具合が出てきますと、全体の生産計画なり販売計画に影響が出てくるということで、緊急の輸送の必要が出てくるということで、またそこで航空輸送の需要が高まるということもあろうかと思えます。

それから、航空機の技術開発と書きましたが、これは当然のことで、私は昭和40年代の半ばに旧運輸省に入省しました。当時はDC-8という航空機が全盛時代でございました。名機といわれた飛行機です。このDC-81機では、だいたい30トンぐらいの貨物が一度に運べます。現在主流を占めているのはジャンボのフレーターという貨物専用機ですが、これは1機で100トン運べます。簡単にいえば、輸送コストが3分の1になったということで、高いといわれながらも、昔に比べて比較的安価なコストでもって輸送サービスを提供できる環境が、航空機の技術開発によって出来上がってきているということだと思います。それから最後に書きました、空港整備の推進。これも当然のことではなかろうかと思えます。こういったもろもろの要因が重なって、先ほど言いました、過去30年間一貫して航空貨物輸送が伸びてきているという状況になっているのではないかと思います。

もう一つこれからいえることは、それぞれの要因は近々には流れは変わらないだろう。航空機の技術開発という点でも、現在は1機で100トンと言いましたが、もう一つ、今開発中のA380という世界最大の旅客機がありますが、これの貨物専用機版というのは、150トン運べるということで開発が進められています。おそらく旅客もさることながら、このA380というのは貨物専用機としての需要が非常に高まるのではないかとわれています。

それぞれの要因はそう簡単には逆戻りしないだろうということで、もちろん世界経済の波動はあろうかと思いますが、長い目で見ると、航空貨物というのは今後ともそこそこの伸びを続けていくのではないかと考えています。

次に、どういうものが運ばれているのかということですが、当然のことながら、航空機の特性は迅速性と安定性と書きましたけれども、まず迅速性は当然のことです。船でもって横浜からロサンゼルスまで運ぼうと思うと、だいたい1週間ないし10日間かかるといわれています。あるいはヨーロッパまで運ぼうと思うと1カ月かかる。これが飛行機だと半日足らずで飛んでしまうということです。

それから安定性と書きましたけれども、製品によっては、例えば水気だとか塩気が絶対に駄目な精密機械等が最近増えています。日本が世界マーケットを独占している、大変高価な、1セットで100億円ぐらいするような半導体の製造装置がありますが、こういった半導体製造装置あたりは、塩気、水気が大嫌いということで、これまでは航空機の独占分野でした。そういった安定性といいますが、輸送に当たっての安定性に優れているということです。ただ、残念ながらコストのほうは船に比べれば5~6倍、あるいはチャーター機になるともっと高くつくかもしれません。そういうふうにいわれています。

この2つを組み合わせると、結局どういうものが航空機の輸送に適しているのかというのが出てくるかと思います。ほんの一例ですが、そこに書いてありますように、半導体や電子部品、あるいはファッション関係、音響機器、映像機器、医療用器具、CT スキャン用の器具やMRI用の器具、そういった超精密な医療用の機器です。あるいは生きた動物。鹿児島や北海道向けに、アメリカやカナダからレース用の馬がよく運ばれてきたりします。あるいはこのご当地でも、山古志村の錦鯉が現在ヨーロッパの愛鯉家の間で大変なブームを呼んでいるようですが、そういった錦鯉あたりも航空貨物の重要なお客さんです。こういったものが航空輸送に適するものなのかなという感じがしますが、それを数字で確かめるために、これは輸出のほうですが、去年の成田空港で輸出された中の貿易額の上位品目を税関の資料からとったものです。半導体とか、あるいはカメラ関係の光学機器、あるいはビデオ、テレビ、それからパソコンなど、こういったものが上位を占めています。

それからもう一つ、同じようなものですが、これは輸入のほうです。関空は去年でちょうど開業以来10年目を迎えたわけですが、この輸入品目の中で開業以来10年で一番伸びた貨物は何だろうというのを、関空のほうで統計をとっておられまして、面白い資料なものですから引用させていただきました。例えば、イチゴ、アスパラガス、サクランボ、ウナギ、マンゴ。輸入品の中では意外と食料品が多いということにお気づきになるのではないかと思います。そのほかにも切り花やコンタクトレンズ、あるいはパソコンのプリンター、そういったものも非常に伸びているようです。若干コストはかかりますが、迅速性と安定性を重んじる製品につきましては、航空機に載るサイズであれば、何でも運んでいるということがいえるのではなからうかと考えています。

こういった現象を指しまして、ある識者は、これから二部で出てくるかと思いますが、

航空旅客というのは、消費者関連のビジネスだと。それに対して航空貨物というのは、産業活動そのものではないかといわれた方がおられますけれども、近年では航空貨物として運ばれる品目は大変多岐にわたっているということではなかろうかと思います。

それから、これまたほんの一例ですが、どういう飛行機で運ばれてきているのかということですが、日本に出入りする貨物は、だいたいその半分は旅客機のベリーで運ばれてきています。これは国際的にはここまでいかないで、旅客機のベリーで運ばれるのはだいたい3分の2ぐらいだといわれているんですが、日本に出入りする場合はだいたい半分が旅客機のベリーで運ばれているといわれています。そのほかに貨物専用機というのが、先ほど言いました、ジャンボやA300、あるいはMD11など、いろいろな旅客機として使用されている航空機は、ほとんど貨物専用機でも活用されるということになっています。

現在は、一番大きな貨物機というのは、実は旧ソ連のもとで製造された型式のアントノフという航空機があるわけですが、このアントノフ124という貨物専用機は、1機当たりだいたい120トンぐらい運ばれるといわれています。例えば、自衛隊がイラクで現在平和維持活動に従事されていますが、そういったときの車両等の輸送、あるいはいろいろな機器の輸送等には、こういったアントノフ124あたりが活躍したりしています。以上が、ちょっと入門編みたいなことで大変恐縮ですが、航空貨物の状況です。それではもう少し課題という面に絞って話を進めさせていただきたいと思います。

まず、キャリアサイドの課題ということですが、実は日本の航空会社、一番下のところへ書かせていただきましたが、残念ながら貨物輸送という分野ではトップランクから次のところへついているというのが実情です。例えば、IATA（国際航空運送協会）のランキングでいうと、JALが世界第11位、日本貨物航空が第24位、それから全日空は第32位となっています。トップは、そこに書いてあります、米国のフェデックス等ですが、ただ、それ以上に注目されるのは、実は日本の周辺のアジアの航空会社。世界のランキングで上位におられます。例えば、大韓航空は第2位です。シンガポールエアラインは第5位です。それから香港のキャセイパシフィックという会社がありますが、これは第6位というふうに、日本の航空会社よりも、周辺の航空会社のほうが、貨物輸送の分野ですが、ランキングとしてはずっと上のほうで頑張っておられるということです。

課題として書かせていただきましたけれども、過去5年間のそれぞれの航空会社ごとの貨物輸送量の実績の伸びを見ましても、日本の場合、例えばJALを例に取り上げますと、だいたい一番最近の数字ですが、過去5年間で2%台の伸びを毎年続けておられると。これに対して大韓航空あたりは、年々8%ぐらい、あるいはシンガポール航空あたりは、年々6%ぐらいの伸びをおられます。これが5年間累積しますと、相当な格差が出てきます。こういったところが一つ課題かなということで、ここへ取り上げさせていただきました。

それから次に、飛行場のほうに話を進めさせていただきたいと思います。古いグラフで恐縮ですが、日本の貨物の玄関というのは、圧倒的に成田です。7割の貨物が成田を經由して出入りしています。重量にしてだいたい230万トンぐらいです。それから4分の1が関

空。これが年間で 85 万トンぐらいです。それから次の 3%という数字があります。これは旧小牧空港です。今度中部空港に移りましたので、状況が相当違ってくると思いますが、旧小牧空港は 3%程度。量にして 8 万トンぐらいです。そういう意味で、日本の航空貨物を考える場合は、成田問題というのは非常に重要なキーポイント。それからもちろん関空も重要ですが、そういう、ある意味で偏った姿を呈しているということです。

これはちょっと情報までということでは付けさせていただいたんですけども、それでは成田は日本で一番の空港ですが、世界でどれぐらいにつけているのかというのを調べたものです。1 番がメンフィス、これは米国の中西部の空港ですが、これはフェデックス社の拠点空港です。世界トップのフェデックス社の空港が、やはり世界第 1 位の貨物扱い量になっています。それから 2 番目が香港、成田は 3 番目。それから 5 番目にソウルがつけています。それ以後はちょっとスペースがなかったので示していないんですが、だいたい世界 10 位までの空港に、アジアの空港が、香港、成田、ソウル、シンガポール、4 つの空港が含まれているということです。

それでは、ここからフォワーダーから見た場合の成田空港の問題、関空の問題、中部空港の問題等について少し話をさせていただきます。先ほど言いましたように、私どもフォワーダーというのは、どちらかというとユーザーサイドから見た場合の議論が多くなるかと思いますが、その点はちょっとご承知の上でお聞きいただきたいと思います。まず、成田空港ですが、もちろん最大の問題はやはり発着枠がもう満杯状態と。現在年間で 20 万回の発着枠があるといわれていますが、それが現在使い切っている状況です。これが一つの大きなボトルネックになっているということです。

これは滑走路の状況ですが、それでは空港内にある貨物施設、貨物を扱うためには航空機の滑走路、ランプウェイだけではなくて、貨物を通関したり、あるいは積みつけをしたり、あるいはブレイクダウンをしたり、いろいろな作業が伴う、上屋（うわや）というのが必ず空港内に必要になってきます。この上屋につきましても、大変に需給が逼迫している厳しい状況にあります。現在成田空港におけるこういった上屋の処理能力は、年間で 240 万トンあるといわれていますが、実は平成 15 年に成田で積み下ろしされる貨物が 230 万トンまでに達しています。いわばもう需給が完全に均衡している状況になっています。

こういったことから、また後でお示しいたしますが、空港内の上屋の整備が需要に必ずしも追いつかないために、施設の狭隘化、あるいは空港内での貨物の引き取りのために集中してくる車両による道路の混雑、そういったことに伴う非効率な作業、結果的にはコスト高というところへつながっているというのが一つ問題ではないかと考えています。非常に用地が限られているわけですが、まだ若干成田には貨物施設整備のための用地も確保されていて、先ほどの需給の状況から見ても、早急にこういった遊休用地を使った新しい貨物施設の整備をやっていただきたいと思いますというところが、私どもの切なる願いです。

これとも関連しますが、3 番目の問題点で、空港内の貨物上屋の点在というのを書かせていただきました。これはお手元にも空港図ということで配布してあるかと思いますが、空

港内の貨物施設が実は当初計画の地区から徐々にスプロール的に拡散してまいりました。現在では全部で5~6カ所に点在しているという状況になっています。もともとの成田空港の貨物地区というのはこの地域です。約30ヘクタールです。ただ昭和52年の開港後、数年でここが満杯になったものですから、新しい貨物施設を求めて、一つはこの地域、それからもう一つはこの天浪地区という地域、さらに4,000mの滑走路の端のほうにあります整備地区、ここ2~3年非常に活発に投資が行われているのはこういう地域、こういうふうに貨物施設が空港内の南北に分かれて、あちこちに点在しています。

ちょっと図面では実感いただけないと思いますが、先ほど言いましたように、これは滑走路だけでも4,000mある土地です。それぞれの貨物施設が相当離れています。航空機へ搭載するための準備や、あるいは下ろされた貨物の処理に、あっち行ったりこっち行ったりしなければいけない。所要時間も大変にかかるということで、非効率な作業を余儀なくされているというのが私どもの実感です。

これは飛行場の中の話をお話しました。実はこの貨物を扱うためには、上屋だけではなくて、今度は私どもフォワーダーの貨物施設も必ず必要になってきます。このフォワーダーの貨物施設は、今の図面で示している空港内にはとても用地がとれないということで、現在ではすべて外側に位置しています。その配置を示したのがこれです。お手元の図面にもあると思いますが、要するに、どこにあるのかもごちゃごちゃでわけがわからないというのが実態ではなかろうかと思えます。

現在40数カ所、この周辺一帯にてんでバラバラに点在していると。しかも道路につきましても、昔からの県道なり、市道なり、町道なり、こういったものを活用して、重い航空貨物を積んだトラックが、狭い道を往来しているというのが現状です。そういった意味で、航空会社と、それからフォワーダーの貨物施設をリンクするための施設なり、あるいはアクセス道路というのは、非常に大きな問題になっています。周辺の住民の皆様にとりましても、騒音問題、公害問題などの問題が出てきているというようなところが現状ではないかと思えます。以上が成田の問題です。

4分の1の貨物が関空を経由して出入りしていると言いましたが、関空の問題について若干触れたいと思います。現在関西空港は、開港して10年ちょっとたつわけですが、関空の場合には、成田と違って、まだ処理能力に余裕があります。だいたい年間175万トンの処理能力があるといわれていますが、今年の貨物量は、それに対してちょうど半分の85万トン。つまり、まだ2分の1の余裕があるわけです。これをどうやって貨物量を増やしていくのかと。つまり発着回数、あるいは国際線、国内線の便数をどうやって増やしていくのかというのが、関空株式会社にとって最大の課題ではないかと考えています。

それで、もう一つ関空株式会社の場合よくいわれるのは、高コスト構造。ご案内のとおり、沖合5キロの、水深が18m、20m近い水深があるところを埋め立ててつくった、おそらく世界でもあまり例を見ないような空港ではないかと思えますが、その埋め立てのコスト、土地をつくるためのコストだけでも、1兆5,000億円かかったといわれています。これを株

式会社で採算をとるように償還していくということになると、本当に並大抵のことではないと考える次第ですが、ただ、私どもユーザーの立場に立って言わせていただくと、すべてが高いということが最大の問題です。

94年の関空の開港当初は、フォワーダーの施設も島の中にたくさん位置していました。ところが、あまりにも賃貸料、あるいは施設使用料、こういったものが高すぎる。その割に貨物量が全然伸びてくれないということで、数年で実はかなりのフォワーダーが空港島から逃げ出しました。それで南港地区や神戸地区など、既存のそういったところでやっていたわけですが、ここ2~3年、少しまた動きが変わってきています。一度こういうふうに島外へ逃げ出したフォワーダーの施設も、空港島の中に復帰する動きが出てきています。ただ、これを加速して、それからまだ半分余裕があると言いましたけれども、能力いっぱい活用するためには、やはりどうしてもコスト問題というのは避けて通れない課題ではないかと考えています。

同様に、関空株式会社の場合、成田は現在だいたい週に1,700便の航空機が発着しているといわれていますが、関空株式会社の場合はこれがだいたい700便ぐらい。これでも一時期に比べれば増えたほうです。9.11のテロの直後には、これが560便か550便ぐらいにまで落ち込んだことがあります。それが少し回復して、昨年で700便ぐらいにまで増えてきたということです。これをもっともっと便数を増やしていただく必要があると思います。

それから、伊丹、神戸空港との関係というのを書かせていただきましたが、新聞等でご存知と思いますが、伊丹空港に国内線がだいぶ逃げていったものを、もう一度呼び戻すために、航空局のほうで使用航空機の基準等を改めたということもあります。これまたユーザーとしての立場ということから言わせていただきますと、その区分けをしっかりとしておく必要があるのかなと。ある時点では関空へ集中し、それが伊丹へまた移って行って、それがまた関空へ戻っていく。こういうような揺り戻しというのは、なかなか民間の立場から見た場合は、本格的に腰をすえた投資がしにくいというような状況もあります。そういった伊丹、神戸空港との関係もすっきりさせていく必要があるのかなと感じているところです。

以上が3空港についての私どもの見方ですが、それからもう一つ、中部国際空港について。中部国際空港は、この2月に開港したばかりで、関空と成田と比べますと、最初から中部空港につきまちは、貨物のための空港というのを一つの柱に据えてつくられています。確かに非常に使い便利のいい空港になっているということで、大いに今後の発展が期待されるところです。ただ、目下の最大の課題は、国際線の便数なり、あるいはネットワークが、関空よりもさらに見劣りするという点です。先ほど言いました、成田が週に1,700便。関空が700便、約半分です。中部はその半分の300便です。この便数の差による輸送能力の差。

それからもう一つはネットワークです。例えば中部から中近東向けの航空路というのは

ありません。あるいはヨーロッパに向けて飛んでいます、確かヨーロッパではフランクフルトとルクセンブルグくらいですか。それくらいしか乗り入れていない。要するに、貨物の立場からいえば、できるだけたくさんの拠点なり路線をカバーしていただいたほうがありがたいわけです。そういう点からいうと、やはり中部空港、現在週 300 便といわれていますが、これをもっともっと増やしていただいて、しかも乗り入れポイントももっともっと充実させていただく必要があると感じているところです。以上が 3 空港の私どもの見方です。

最後に、羽田の再拡張事業というのが最近ずいぶん話題になっていますので、若干触れさせていただきます。現在ご案内のとおり羽田につきましては 3 本の滑走路が既に供用が開始されていますが、4 本目の 2,500m の滑走路を 2009 年に供用開始するというので、既に事業化がスタートされました。今のところ、2009 年 12 月に 4 本目の滑走路ができるといわれていますが、完成の暁には、現在国際線のみとなっている羽田空港にも、国際定期便の乗り入れを認めるという航空局の方針がいられています。国際線にはだいたい年間 3 万回の発着回数を割り当てるとのことのようです。

年間 3 万回というのはどれくらいかというと、1 日の便数に換算いたしますと、40 便くらいです。1 日 40 便ですから、そんなに大きな数字ではないということがいえるかもしれませんが、ただ、これまで乗り入れが駄目だといわれていた羽田空港に、国際定期便が乗り入れられるという点は、大変に私どもの業界でも大きな話題を呼んでいて、その動きに注視しているところです。今の航空局の方針ですと、昼間は近距離の国際旅客便だけの乗り入れを、この 3 万回の枠内で認めると。

それからもう一つは、成田が営業していない深夜時間帯というのが、夜の 11 時から朝の 6 時までありますが、この深夜時間帯には国際の貨物便、それから国際旅客便でもいいわけですが、この 4 本目の滑走路を開放するといわれています。この深夜の国際貨物便、あるいは国際旅客便でもいいわけですが、昼間のような近距離に限るといった距離制限もつけないと。それから先ほど言った、年間 3 万回という枠も設けない。自由にどこからでも飛んでこられるということにしたいといわれていました。この動きがどうなるのかというのが、大変に私どもの興味のあるところです。

以上、いくつかの既存の空港に即してお話しさせていただきましたが、今日は 3,000m 化の期成同盟会のお集まりということのを伺いましたので、こういったこれまでの空港での経験なり、あるいは私どもの視点から言って、今後の空港整備の当たってのフォワード業界から見た場合の視点というものを、4 点ほど挙げさせていただいています。まず一つは、航空貨物の視点と書きましたが、こう言うのはなんですが、中部空港を別にして、これまでの関空や成田の空港の整備の歴史を見てみますと、必ずしも航空貨物を一つの柱として据えた計画になっていたのかなという点が浮かび上がってくるのではないかと感じているところです。今後の空港整備の当たっては、やはり私どもの業界の立場から言わせていただければ、航空旅客だけではなくて、飛行場というのは貨物の結節点にもなりますので、

そういう意味で航空貨物の視点をぜひ取り入れて、貨物にとって使いやすい空港を目指していただけたらということで、1点目に挙げさせていただいています。

それから2点目として、航空貨物の場合には、飛行場の中だけではとても終わらない。先ほど言いましたように、フォワーダーの施設というのが必ず必要になってくるわけですが、このフォワーダー施設というのは、実は空港の域外に整備するというのが通常です。そうしますと、フォワーダー施設を整備するための用地なり、そこへのアクセス道路、そのほかの施設、周辺施設を一体的に整備していく必要があります。空港ができて、その5年後、10年後に周辺のそういったフォワーダー施設なりアクセス道路が整備されるという状態ではなくて、希望としてはやはり空港の整備と時を同じくして、そういった航空貨物の扱いに不可欠な周辺施設の整備もされるような計画にさせていただければありがたいということです。

それから3番目、これはある意味で当然ですが、成田にしても、関空にしても、世界的にも非常に高い空港ということで、いろいろな批判が航空業界からも寄せられております。やはり貨物というのは旅客以上にコストに敏感です。先ほど関空から一時フォワーダーの施設が逃げ出した例を言いましたが、すぐにそういったかたちに出てくるということで、今後の空港整備に当たっては、低コスト空港というのを、建設費だけではなくて、あるいは維持費についても、ぜひとも目指していただきたいなということで、3点目に挙げさせていただきました。

それから4点目は、先ほど中部のところでは言いましたけれども、これは完成後の話ですが、貨物の観点から言いますと、輸送能力だけではなくて、乗り入れ地点もできるだけ充実しておいていただいたほうが使いやすい空港になっていくという意味で、完成後のそういった航空路線を、ネットワークを張る努力というの、とても大切な点ではないのかなと考えて、4点目に挙げさせていただきました。

以上、大変雑駁で駆け足の説明でわかりにくかったかと思いますが、私からの話は以上です。本日はどうもご清聴ありがとうございました。

- 拍手 -

- 司会 -

土橋様、ありがとうございました。それではここで、これから10分間の休憩に入ります。会場入り口に飲み物をご用意しておりますので、どうぞご自由にお飲みください。

- 休憩 -

- 司会 -

お待たせいたしました。それではこれより講演第二部に入らせていただきます。

講演第二部は、現役添乗員 旅行情報ビジネス・ライフィル代表の米田 修様をお迎えいたしております。

米田様は、民間会社のサラリーマンから一念発起、接客の理想を求めて、平成 10 年に旅行の添乗員に転身されました。国内・海外の添乗を経験され、特に海外は 50 カ国を添乗されています。平成 15 年から民間カルチャースクールの講師を開始され、現在に至っております。今日は「海外旅行のおすすめスポットはここ」と題しまして、海外旅行をする際に知っておくとよい情報などについてお話しいただきます。それでは米田様、お願いいたします。

- 拍手 -

- 米田講師 -

皆様こんにちは。只今ご紹介いただきました、ライフィルの米田 修と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

このたびは「新潟空港の明日を考える講演会 2005」開催おめでとうございます。そして私も切に願っております、新潟空港 3,000m、何とか実現していただきたいと思います。頑張ってくださいと思います。

簡単に私の自己紹介をさせていただきます。私は、先ほどもちょっとお話がありましたように、サラリーマンをしまして、その後現役の添乗員のほうに変わりました。実は、私のほうも転機がありまして、2001 年に同時多発テロで、実は私、ニューヨークにいたんです。同時多発テロの中、逃げ惑ってきた、避難をしてきたという経験を持っています。今日はそういう、どちらかという湿っぽい話ではなく、楽しい話をしてくれということでした。今回一部でやられた土橋先生の、どちらかという高尚な話から、恐れ入ります、パソコンも使わずに、ローテクでこういうホワイトボード、そして後でお見せしますが、画用紙で、皆様に 1 時間楽しんでいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、簡単にまず今日の「海外旅行のおすすめスポットはここ」ということですが、実際私、旅行の講座を持っています。その旅行の講座というのは、だいたい旅行のテクニクを教えたり、あるいはエピソードをお話ししたり、あるいはいろいろないいところの場所を紹介したりというところですが、そのほかにユネスコの世界遺産を紹介するような講座、あるいは今どちらかという旅行よりも生活をしたいという、長期滞在、ロングステイですね、こちらのほうのノウハウ、そして滞在場所を紹介するような講座をやっております。

ただし、こういう 3 種類の講座をやっておきながら、お客様から、生徒さんのほうから質問があるのは、実はこれが一番多いんですね。「海外旅行のおすすめスポットはどこですか？」というようなお話が一番多く寄せられる質問です。世界遺産をやっているわけです。

から、世界遺産の質問が来てもよさそうなものですが、実は「次の夏休み、旅行に行くんだけど、どこがいいですか？」というようなお話が結構あります。

おすすめスポットということで、いろいろないいところがありますよね。皆さんもご存じのように、1年間通じて一番人気なのはどこでしょう。イタリアです。ヨーロッパのイタリアが人気があります。あるいは、夏のスイスなんかも人気があります。リゾート地としてはハワイなんかも人気があります。そういうかたちで、「ここはいいですよ」というお話をさせていただくんですが、実は、行って帰って来て、その生徒さん、お客様のほうに「どうでした？感想は」と聞いたところ、「いやあ、先生が言ったところはよかったんだけど、実は行って見てね、日本人が多かったんだよ」とか、あるいは、「行くまでが遠かったんだよ」とか、旅行というのは意外と全体でオッケーじゃないと満足していただけないというのが現状です。

ですから今日、海外旅行のおすすめスポットのお話をさせていただきますと、もう10分か20分で終わってしまいますので、旅行全体を考えると、実は海外旅行に行くときには予備知識というのがいろいろ必要になってきますし、外国人の考え方と日本人の考え方に差があるんだというのを知っていかないと、結構現地でのトラブル、あるいはハプニング、あるいは不愉快な思いをすることがあります。ですから、まず日本人と外国人の間の考え方の常識に差があるんだという話をさせていただいて、そしてその後に、海外旅行の心構えというんですかね、あるいは楽しみ方という、ちょっとコツをお話しさせていただいて、最後に海外旅行のおすすめスポットということで、お話をさせていただきたいと思います。

日本は、島国ですね。そして単一民族です。大きな国ではないですし、生活水準も、多少の差があっても、大体そんなに変わりません。ですから国内旅行に行ったときは、意外と自分が持っている常識がもちろん通用します。多少の違いはあるかもしれませんが、旅行では全然感じないのが現状です。ただし、外国に行きますと、皆さんご存じのように、人種が違いますし、宗教が違います。文化の違いがあります。生活水準の違いがあります。生活の習慣なんかも違います。そういうふうに考えますと、やはり海外、日本の常識は世界に行って非常識になるということも結構あるわけです。ですからそこらへんをちょっとまずクイズ形式といいますか、何点か挙げてみますので、それに対して皆さんどういう反応があるか、ちょっとお答えいただきたいと思います。

最近某テレビやっております、何とかの「へえ～」というのがありますよね。今回ちょっと「海外旅行のへえ～」ということで、皆様に10問ぐらい出したいと思いますので、皆様それが本当に「へえ～」だったのかどうか聞きたいと思います。

まず「モーニングコール」ってありますよね。「海外に行くと、このモーニングコールという言葉は通じない。」「へえ～」でしょうか。実は「モーニングコール」というのは和製英語なんです。海外に行くと、「wake-up call」といいます。「モーニングコール」というのは何となく意味がわかります。ですから結構フロントの人だとか、外国人なんかわかる

ケースがありますが、意外と通じなかったりもします。「wake-up call」というのが正解です。例えば、海外に行って野球の試合を見る。「ナイター」というのが日本語であります、あちらでは「night game」です。ですからそういう感じで、これが本当の英語で使われているんだなというものが意外と通じないことがあります

「海外では交通事故に遭うのは通行人が悪い。」これはどうでしょうか。実は海外に行きますと、日本では車でぶつかったほうが100%前方不注意というところでいわれますが、海外に行きますと、そこはフィフティーフィフティーになります。ですから意外と車が、あちらが止まってくれるのではないかと日本人は考えますし、車に乗っている人は、海外の場合ですと、人間が止まってくれると考えます。ちょっと反応が悪かったので次に行きますね。

「外国の泥棒さんは観光バスの窓ガラスを割ってバッグを盗む。」これはどうでしょうか。あります。日本の場合ですと、当たり前ですが、ドアから入ります。外国の場合は、まあ、全部じゃないですよ。全部じゃないですが、外国の場合は、意外と窓ガラスを割って入るんですね。海外に行って、よく窓ガラスが割れているのを見たことないですか。実は、現地のガイドさんなんかよく言うんですが、窓ガラスの見えるところに荷物を置くなと言うんですね。どちらかというと、シートの下に置けと言われます。そんなかたちで、窓ガラスを割って入るのが結構多いんです。これはちょっと気をつけたらいいですね。意外とその日、窓ガラスが割れているところなんかは、別に窓ガラスが割れているバスしか用意ができなかったのではなくて、もしかしたらその日に泥棒さんが入ったのかもしれない。

「ハワイの海岸の砂浜は飲酒は禁止である。」これは知っていましたか、皆さん。ハワイに行かれましたか。ハワイの海岸のところで缶ビールは飲めないんです。これはご存じだったですかね。飲酒は禁止なんです。実際のところ、ハワイなんかで飲んでいるのはバーで飲んでいたりします。砂浜では飲んでいると法律上は罰せられます。そういうことがあります。

「インドは寺院に入るときには牛革製品は持ち込めない。」ヒンズー教は牛は聖なる動物ですので、そういうものは持ち込めないとなっております。もちろんベルトとかその程度はいいんです。あるいはお財布程度はいいです。皮の鞆だとか、革ジャンなんかは駄目です。

「イスラム教の国では、エレベーターに男女1人ずつでは乗れない。」観光地ではそうでもないんですが、マレーシアという国は、イスラム教、あるいは仏教だとかヒンズー教の人もありますけど、イスラム教の人は結構多いんですね。マレーシアのある日本の企業の工場、エレベーターのところを見ましたら、男の人のマーク、そして女の人のマークで×が書いてありました。これは、男の人、そして女の人が1人ずつになったら乗ってはいけない。意外と戒律が厳しいんですね。そういうこともあります。

これはよく聞いたことがあるので、皆さん知っている人がいるかと思いますが、ブルガリア。琴欧州さんの故郷のブルガリア。「うなずくとNO、首を振るとYES」というのは聞い

たことがありますか。これはどこかある番組のクイズになっていましたね。実はブルガリア全土ではありません。一部の地域でこういうことがあります。

「アメリカのラスベガスではタクシーのドアを開ける職業の人がいる。」ラスベガス、皆さん行ったことありますか。その中で、1ドルあげると、「どこへ行くんですか」と聞いて、その行き先を言ってくれるんです。これでもうけている人がいるんですよ。いろいろな人がいるということになります。

外国で紅茶、ありますね。「tea」といいますが、紅茶というと、これはミルクティーになります。外国で紅茶というとミルクティーになります。日本人はどちらかというとレモンティーを好んで飲みますよね。外国で「ティーをください」というと、レモンティーは来ません。だいたいミルクティーになります。

「ドイツのビールは冷たくない。」ドイツに行かれたことありますか。冷たかったですか。そこまで考えなかったですか。実は日本人というのは、どちらかというとビールというのは喉ごしを気にするんですね。喉ごしで飲む。ですから水温としてほしい5 以下になるそうです。3~5 ぐらいで飲む。日本人は冷たくないと思われがちです。ただし、ドイツ人の場合は、麦芽というかホップというか、麦の香りを楽しむわけですね。香りというのはあまり水温が低いと香らない。ですから 10 前後で飲むんです。だからドイツに行って「冷たくないよ」という人がいました。実は中国でも冷たくないビールを出しているところが結構ありました。最近では中国なんかは冷たくして飲みますが、ドイツはビールは冷たくないというのがあります。

「イタリア人はスパゲティを食べるときにスプーンを使わない。」これはどうですか。スプーンは使わないんですよ。日本人はスプーンを使うでしょう。どうですか。皆さんスプーン使っていますか。イタリアはスプーンは使わないんです。例えば私が海外旅行にお客様を連れて行ったときに、イタリアは結構行きますよね。そうすると、スプーンが出てきていなかったら、お客さんに言われました。「スプーン出してください」。もちろんお出ししましたが、実はスプーンを使うというのは、イタリア人が子どもにスパゲティを食べさせるときに、補助で使っているんです。ですから逆に、スプーンを渡すということは、まだお子ちゃまですよと言っているような感じなんですね。

「ベルギーではフランダーズの犬は有名じゃない。」これは知っていますか。フランダーズの犬って知っていますよね。最後、悲しい話ですよ。ベルギーでは全然知らない人が多いんです。あるいはスイスでハイジを知らない人、結構多いです。日本人はハイジを求めてスイスに行ったりしますよね。夏のスイスは有名ですけども、「ハイジの場所に連れて行ってください」と言われますが、実際にスイスもそうですし、ベルギーもそうですが、意外と自分のところの小説を知らないんですよ。

アメリカで握手をするとき、両手で握るように握手すると、同性愛だと間違えられます。これは気をつけてください、皆さん。アメリカで、男の人ですよ。男の人に両手で握手をしようとする、同性愛の人と間違えられます。これは、日本は、例えば芸能人なんか

見ていると、両手でする癖がちょっとついていますよね。これはやはり海外に行くとビジネスをやっている方はわかると思いますが、片手で相手の目を見て握手をするのが当たり前で、両手でやるというのは本当は駄目なんです。女性の場合はそうでもないと思いますが、男性の場合特に気をつけてくださいね。

「ヨーロッパのお寿司は酸っぱくない。」もちろん日本人が経営しているお寿司屋さんも多いですから、そういうことはないんです。ただし、外国人、アジアの方が経営しているお寿司屋さんがあります。そうすると、現地の人に食べさせるお寿司なもんですから、意外と酸っぱくない。上に乗っかっているのはハムとかチーズですよ。そのほうが受けるからです。そういうのがあります。

何点かお話をさせていただきましたが、1個でも2個でも「へえ～」がありましたか。そうやって海外旅行に行きますと、いろいろな違いというのが見えてきます。そして私のエピソードを一つご披露させていただきます。アメリカとかヨーロッパに行きますと、やはりどうしても日本にはない習慣をしないとイケません。チップが海外での習慣です。これは厳密にいうと、アメリカ大陸とヨーロッパになります。本当はアジアだとかオセアニアというのは必要ないんですけども、何となく白人の方がやっているもんですから、皆さんにもチップとかいう話をさせていただいております。実は発祥はイギリスでして、その後アメリカのほう、低賃金の方のために、チップをもらうということを条件に雇ったりするもんですから、チップが発生します。

実はニューヨークに、ある研修会の旅行で行きました。そのときに、ニューヨークに3連泊したんですけども、そのときにお客さんが枕銭を置かないといけない。ピローチップです。枕銭を置くことになりました。そのときに、枕銭ですから、枕の下に置けばいいんですよ。本当はね。枕の下に置けばいいんですが、そのお客様は、こういう扇子、扇子というのは皆さんご存じのように、これは西洋のものではありません。東洋のものです。東洋の珍しいもの。これはちょっと青色ですが、その方は女性だったもので、すごく赤色の扇子を持っていらっしまった。そして、皆様お金を置くと思いますが、今日は1ドル札を持って来ました。1ドル札を、本当は枕の下に置けばいいんですよ。皆さんは枕の下に置いてくださいね。ところがその方は、これは椅子の上ですが、机の上だと思っていただいて、このチップをこうやっておきました。そうすると、やはり風で飛ばされる可能性があります。ですから、扇子でちょっと置いたそうです。

はい、皆様ベッドメイキングするメイドさんだったら、この1ドル札だけ持って行きますか。それともこの扇子と1ドル札、両方持って行きますか。恐れ入りますが、ちょっと手を挙げていただきたいんですが、1ドル札だけ持っていく人。ああ、やはりいらっしまいますよね。扇子と1ドル札、両方持って行く人。ここの会場は8~9割の人が1ドル札と扇子を持って行くという話でしたが、いろいろな会場でこれをやらせていただくと、半々だったり、あるいは下の1ドル札だけを持って行くという人も結構いるんですよ。

でもこれというのは、海外で考えると、海外に行っている方が結構多いと思うので、皆

さん両方というふうに考えたと思いますが、どう見たって、この 1 ドルを取るために、この扇子があるわけですから、絶対この扇子というのは、特にこういうきれいな、どちらかという東洋のものです。きれいな赤色をしていた扇子だったそうですから、どうしたってそのメイドさんにプレゼントするんだと思ったというわけです。だから両方持って行ったちゃった。

実はその研修のツアーというのは、ニューヨークに 3 泊ぐらいして、そしてほかのところもちょっと行ったんですが、英語の先生をアメリカの東海岸のサマースクールに連れて行くツアーだったんです。それで、3 日間泊まるわけですから、2 日目の夕方帰って来たときに、その英語の先生はもちろん英語でしゃべれますから、フロントに文句を言っているんですよ。扇子で押さえて 1 ドル札を枕銭として置いていたのに、両方取られちゃったよと。扇子を返してほしいと。英語の先生ですから、どこかの、アメリカじゃなかったのかもしれないんですが、海外経験がある方。こういうふうに 1 ドル札の上に何かを置いて、それが本当にすばらしいものであったらプレゼントでもらっていると感じるのが普通じゃないですか。ただし、皆さんも今 1 割の方いらっしゃいましたように、下だけ取るんじゃないかなと感じたんでしょうかね。ただ、その人だって海外留学、海外経験がある方なのに、そういうような考え方の差がある。こういうことでトラブルだとかハプニングだとか、ちょっと不愉快な思いをしてしまうと思います。今の事例が一つです。

もう一つ事例を挙げてみますが、2002 年にサッカーのワールドカップ、日韓共同開催がありました。もう 3 年前になりますから、皆さんちょっと覚えていない方も多いかと思いますが、日本で開催して、そして韓国で開催しました。日本で開催するところ、韓国で開催するところ、もちろん同時にチケットが販売になりました。チケットの売れ行き、5 月の初旬の時点ではどちらがよかったかといいますと、日本はほとんど完売だったんです。ただし、韓国のほうは、半分しか売れなかったんです。ところが、実際蓋を開けてみましたら、6 月の初旬の時点では、皆さんご存じのように、両方とも満杯だったですよ。これはどうしてかわかりますか。

日本人というのは、予約に対してしっかり予約するんですよ。そして、その予約に対して、例えば整理券を出したら、その整理券に並ぶという、日本人はちょっとせっかちなところがありますから、予約をしてしっかり確保するというのが日本人です。ところが韓国人というのは、予約する文化というのはないらしいんですよ。全然ないわけじゃなくて、予約をしないで、例えば観劇、コンサートに行ったり、映画を見たり、あるいはこういうスポーツ観戦をする。ですから 6 月になってその日のスタジアムの試合の日に朝早く並んで、チケットを買ってそのまま見るというのが韓国流。ほとんど予約する文化がないそうです。それに対して日本人は予約する文化。これだけ近い隣に国、韓国であっても、日本人と韓国人、やはり考え方の差があります。そういうふうに考えると、わかっただけだと思うんですが、実際のところ、そういう考え方の差でいろいろ変わってくるんだなというのを感じていただけるかと思います。

次に、旅行の楽しみ方というのをちょっとお話しさせていただきます。海外旅行が苦手の方がいらっしゃると思います。海外旅行が苦手な方は、やはり長く飛行機に乗るから嫌だとか、あるいは時差ぼけになるから嫌だ、過密スケジュールが嫌だというのがありますけれども、心構え、楽しみ方としては、気持ちの持ちようで変わります。ですからプラス思考でいろいろ考えていただきたいなというところがあります。違った世界を見に行く、感じていただくというかたちになるかと思いますが、あるお客様で、お金をすられた方がいらっしゃったんです。私も添乗で行ったときにお客様にお話をするんですが、分割して持ってくださいと言うんです。皆さんどういうふうにお金を持っていますか。例えば10万円持って行ったとすると、10万円そのまま持っていますか。2つぐらいには分けるかと思いますが、できれば3分割してほしいと思います。3万円、3万円、4万円ぐらいというかたち。

そのお客様は3万円すられてしまった。実際のところ、警察の手続きはできましたが、もちろんお金は見つかりません。ただし、そのお客様は、考え方がプラス思考だったんですね。落ち込んでいるかなあと考えたところ、「いや、10万円あるうちの3万円だけで済んだわ」とおっしゃっていました。ですから、やはり旅行というのは、メンタルが結構強いものですので、そういうふうにプラス思考でいろいろ考えていただきたいと思います。旅行というのは雨とか天候に左右されますけど、雨が降っても、「また来てくださいという意味だよ」ととらえていただいたり、プラス思考で考えていただけるといいと思います。

あと、海外旅行の楽しみ方の一つとして、具体的に目的を決めていただいたほうがいいですね。1個では駄目ですよ。2~3個決めてください。例えば、人気のイタリアに行きたい。イタリアに行きたいだけでは駄目なんですね。イタリアに行って、各地のおいしいパスタを食べたいとか、イタリアに行って、世界遺産をたくさん見たいとか、そういうかたちで、いろいろ具体的なものを決めていただきたい。タイに行ってゾウに乗りたいとか、スペインに行ってガウディの作品を撮りたいとか、南仏に行って絵を描きたいとか、グランドキャニオンに行って朝日、夕日を見たいとか、そういうふうに2~3個詳しいものをつくっていただければと思います。

そして、楽しむポイント2としまして、郷に入れば郷に従えですね。海外旅行に行って、例えば現地の格好をしてみるというのもいいですね。例えばインドに行きまして、サリーという衣装があります。女性の方ですからちょっと難しいかもしれませんが。男性の方だったらターバンを巻くとか。ほかの日本人から見たらちんどん屋さんに見えるかもしれませんが。でも、現地から見ると、「あ、この人は、現地に溶け込もうとしてるのね」と思います。ですから、現地の方は結構喜んでくれたりします。例えば日本に韓流スターが来たときに、ペ・ヨンジュンさんが日本語で「皆さんにお会いしたかった」と言ったら、韓国人の方が日本語でしゃべるわけですから、日本の方は歓迎したと思います。女性の方はコロッといっちゃったと思いますけど、そういうのと一緒に、郷に入れば郷に従えで、その格好をしてみるというのも一つの手です。

あと、日本人、見ていまして多いのが、写真です。たくさん写真を撮りますよね。撮りすぎですね。「ここはいい自然の風景です」と言ったら、皆さんまず何をするかという、写真でバチバチ写しますが、実際に目に焼きついていない人が多いんですね。ちょっと写真を撮りすぎだと思います。ですから、私が思うには、写真を撮らない日をつくってみるというのが一つの手です。例えばお二人で行っていただければ、一人の方が今日は写真を撮る日、一人の方が写真を撮らない日というように決めていただいて、やっていただくのがよろしいかなと思います。そういうかたちで、体と目と耳で全体で体感して、帰っていただいたほうが、その旅行に対する印象度が深いと感じます。

そんなかたちで、ちょっと海外旅行の心構えだとか、楽しみ方のお話をさせていただきました。ここで、団体旅行と個人旅行の計画の立て方ということで、ちょっと簡単なテクニックをお話しさせていただきます。団体旅行、パッケージの旅行です。皆さん昨今ほとんど団体旅行で行かれる方が多いかと思います。団体旅行のよさというのは、ご存じのように、効率がいい。価格が安いんですよね。最近団体旅行は本当に価格が安い。それから補償があります。これが大きいんですね。実は皆さんは海外傷害保険というのに入られて行くと思いますが、もし海外傷害保険に入らなくて行ったとしても、こういうパッケージ旅行、主催旅行で、自分の過失がなく、例えばスーツケースが紛失したとします。そうした場合は、旅行会社が、最高で15万円まで保証してくれます。これが主催旅行のよさです。そうやって補償してくれる。海外傷害保険に入る必要がないというかたちになります。

それに対して、個人旅行のよさというのは、やはり価格はちょっと高くなりますし、効率も悪くなりますが、一つの具体的な目的に対して、ずっと入っていけるといいところがあります。スケジュールも変更が可能です。今イタリアの青の洞窟というのは、どのくらいの割合で見られるかご存じですか。イタリアの青の洞窟ってありますよね。ご存じでしょうか。カプリ島というところにあります。海の中の洞窟に入っていくと、光線に当てられて、青い感じ、それがすばらしいということで、青の洞窟。実は、地球温暖化の関係で、海の水位が上がっちゃっているんですよ。ですからその入り口のところが狭くなって入りにくくなっている。ですから、私は7割くらい入れましたけど、最近行っている方は半分ずつくらいらしいんです。これは団体旅行だと、チャンスは1回しかないんです。でも個人旅行で、例えばどこかに滞在して何回でも粘れます。ですから個人旅行のよさというのは、スケジュールを変えられたり、そういうふうにはできるところではないかなと思います。ですから団体旅行、個人旅行、それぞれいいかと思います。

団体旅行の中でも、今はもう至れり尽くせり、何でもやってくれるグレードアップ、スタンダードクラスも全部お食事もついていけば、全部観光もついているというのが、結構今は出ています。それか、どちらかという比重度の高い団体旅行。この両極端になっていますから、そういうのを選んでいただいても結構ですし、実は団体旅行で一つテクニックがあります。皆さんやっている方もいらっしゃるかと思いますが、団体旅行で一部抜け出すんですよ。ディビエート (deviate) といいますけど、一時離団。やったことあります

か。要は、今日例えばローマの観光案内をします。しかし自分はローマの観光はしなくて、ちょっと友達と会いたいから、今日はそこのローマの観光、そしてお昼、そして午後は全部キャンセルしますと。一時離団します。その代わりにちょっと旅行会社から一筆はとるような感じになりますけれども、こういうテクニックを使って、ツアーものなんかは、例えば9日間の旅で、2泊3日ぐらい中抜きする人もいますよ。その間は自分でホテルだとか、交通だとか、そういうのを全部手配しないといけないんですけど、そうやって団体旅行をうまく使って個人旅行に変えちゃっているんです。

今、団体旅行といっても、個人旅行化ですよ。団体旅行に行ったとしても、皆さんあんまり仲良くなりませんしね。パッケージツアーなんかはなりません。どちらかというとな。自己紹介も最近なくなりましたし、名簿の交換もなくなりました。ですからもう個人旅行をしているような感じになっているのが現状です。

あと、計画の立て方で、2つお話をしますと、まず、団体旅行にしても、個人旅行にしてもそうですが、できたら2人か4人で行くのがいいです。偶数で行くのがいいです。お一人で行くというのが好きな方もいらっしゃるんですが、ホテル代が高つくります。団体旅行なんかでも、一人ですとお一様チャージで、5万円とか10万円とかアップしますよね。そういう感じでいきますので、お二人。3人というのは一番やっかいですね。3人で旅行に行かれたことがありますか、皆さん。3人で行くと、どうしてもツインのルームにエクストラベッドをつけたお部屋になります。これが通常です。

そうすると、どういうことがあるか。3人のうち1人はエクストラベッドに寝ないといけない。当たり前です。もう一つは、エクストラベッドを入れたことによりまして、部屋が狭くなっちゃうんですよ。それによってスーツケースが広げられないとか、結構いろいろ文句が出ます。ですから2人か4人という人数が一番いいです。これはバスの座席なんかもそう。飛行機も、ボーイング747、ジャンボなんかは3-4-3という配列ですから、多少はいいかと思いますが、2-4-2だとか2-5-2というのがやはり多いので、2人のほうが得です。あるいは4人のほうがいいと思います。偶数のほうがいい。

もう一つは、やはりどうしても時期を外して行ったほうがいいです。7月、8月は高いんですよ、どこへ行っても。どこへ行っても高いです。5月、ゴールデンウィークだけは、海外は安いんですけど、日本の旅行会社は高くしています。それが現状です。実際には、1月中旬ぐらいから3月ぐらいまで。そしてゴールデンウィークが終わったぐらいが一番いい季節です。6月いっぱいぐらい。そして11月と12月初旬ぐらい。12月の後のほうになると、どうしてもクリスマスが入ってきますので、高くなったりしますが、そういうかたちで時期をちゃんと決めて行くほうがよろしいかと思えます。

個人旅行の場合は、実際のところ、どこか拠点を決めて行ったほうがいいです。例えばイタリアに行った場合、いろいろなところで各地動くのではなくて、ローマとミラノと2つの拠点を決めるんです。そこに、例えば10日間行くんだったら5日ずつ。その中でフィレンツェだとか、ベニスだとか、1泊とか2泊とかしないといけない場合は、そこのホテル

に何とかチェックアウトをして、スーツケースを頼んで置いてもらおうんです。また帰って来るからと。そうすると、ちょっと有料にははりますけども、置いてもらって、小旅行で小さい鞆でベニスだとかフィレンツェに行って、それで帰って来ればいいですね。大きなスーツケースをいろいろなところに回す必要はないです。そうやって個人旅行はうまくできると思います。

団体旅行も、最近は連泊が多くなってきました。ヨーロッパなんか特に。アジアだとかは連泊が多いんですが、例えばヨーロッパは小さい町を結構回りますよね。そうすると、どうしたって毎日移動です。朝 8 時に出て、夜着いて、またスーツケースを開けて、次の日朝、スーツケースを外に出しておいてください。毎日これ。これだとやはり大変です。連泊するツアーが最近多くなっていきますから、その連泊するツアーというのに行くというのがよろしいかと思います。

団体旅行と個人旅行の計画の立て方ということでお話をさせていただきました。実際のところ、海外に行く場合には、やはりある程度予備知識が必要ですし、外国人がどういふふうにいるのかということを考えて、そして行っていただきたい。旅行のこと全体を考えて行っていただくほうが、海外に行ってもトラブル、そしていろいろなハプニングに遭いません。やはり旅行というのは気分で全然変わってしまうんです。いいツアーだったなというのは、気分の持ちよう。ですからプラス思考になっていただきたいということになります。

最後にちょっと、おすすめスポットを何点かお話しさせていただいて終わりにしたいと思います。実は最近、海外旅行、もう皆さんご存じのように、同時多発テロ以降じゃテロが暗躍しております。残念ではございますが、バリ島は 2 度目のテロがありました。バリ島ってすごくいいところなんです。バリの人たちなんかもいい人が多いんですが、2 回目はないだろうと思っていたんですが、2 回目があって、本当に残念でした。当分バリ島というのは厳しいかなと感じております。テロは怖いですが、テロというのは、今起こっているのはどっちかというところとイスラム圏ですから、イスラム教の方には大変恐縮ですが、そういうところをある程度避けてもらえば、いいところが多いです。ヨーロッパ、あるいはアジアとかあります。

ただし、最近問題になっているのは、皆さんご存じのように鳥インフルエンザではないかなと思います。2003 年のときに SARS(サーズ = 重症急性呼吸器症候群)がありましたね。あのころは、イラク戦争が終わって、これからだというときに SARS で、もう全然駄目になっちゃったんです。2003 年がね。その後 2004 年、前の年は出なかったし、今年もちょっとどうなるか。その分鳥インフルエンザが浮上しております。これがどうなるかがちょっとわからないので何ともいえないんですが、実際に今回のおすすめスポットをちょっとお話をするに当たって、やはり遠さだとかそういうのもありますので、3 つに分けてお話をさせていただきますと思います。

人によっては行くのにちょっと遠いよというケースもありますから、近距離、中距離、

遠距離。近距離は、だいたい飛行機で5~6時間ぐらい。中距離は12~13時間以内。遠距離はそれ以上という感じでしょうか。近距離5~6時間以内という、やはりアジアが中心になると思います。先ほど鳥インフルエンザの話がありまして、何ともいえませんが、今おすすめスポットの話をして、お正月はちょっと間に合わないの、話的には1月の中旬ぐらいから半年ぐらい、6月か7月ぐらいまでということでお話をさせていただきます。

ちょっとその鳥インフルエンザで何ともいえませんが、今面白いのはやはり中国です。ご存じだと思いますが、中国というのは14日間はビザなしで行けるようになりました。これがすごく旅行会社、あるいは添乗員によっても、本当に楽になったんです。今まではビザで引っ掛かる人が結構あって、ちょっと大変でした。それと、あと施設がよくなっています。いろいろなところで。おトイレがよくないってよく聞きます。でも、最近は結構よくなってきています。まだ西のほうへ行くと、内陸に入ると、ちょっとおトイレ、すごいところがありますが、あれも一つの旅行のいい思い出として残しておいていただければと思います。

あと、先ほどもちょっとお話がありましたが、施設がよくなったために、冷たいものは冷たく、温かいものは温かく出くようになりました。ビールは意外と冷たくなかったんですよ、昔。ちょっと内陸のほうへ行きますと、温かいビールが出てくるというのが多かったんですけど、最近はそういうのもなくなりました。ガイドさんがやっぱりお土産屋さん連れて行きたがるという人が多かったんですが、最近ガイドさんの質もよくなりましたね。結構現地の旅行会社の指導によるものかもしれません。ですから中国というのは結構これから面白いと思いますが、ちょっと鳥インフルエンザが心配です。

あと面白いのが、ベトナムあたりが面白いかなと思います。社会主義の国ですが、ベトナム。世界遺産もたくさんあります。共産圏の割にはいろいろな、今ヨーロッパだとかアメリカの資本が入って、ホテルがどんどん建っているんですよ。フランスの植民地だったということもありますけど。ですから、そういう意味で、施設もよくなって、体制もよくなっています。今、ベトナムと日本人に人気のありますカンボジアのアンコールワット。あれを取りつけて行くツアー、結構出ているんですよ。ですからこういうのもいいと思います。ただし、ちょっと鳥インフルエンザが何ともいえないのが現状です。近距離はそんなところでしょうか。5~6時間で行くというところはそんなかたちになります。

次に中距離。12~13時間以内のところ。だいたいやはりヨーロッパになりますでしょうか。ヨーロッパというのは人気があるところは夏のスイス、そして1年間通じてイタリア。イタリアって何でそんなに人気があるのかわかりますか。イタリアのファッションっていいですね。だから女性の方にすごくいいんですが、中高年にもイタリアは好まれているんです。日本に比べてイタリアの国土は0.8倍、8割です。ただし、実はこれを一つの観点にさせていただいていいと思うんですが、日本というのは世界遺産が、今年知床が入りましたけど、13個です。イタリアは世界遺産何個あると思いますか。40個です。やはり世界一なんですよ。世界で世界遺産というのは今812あります。そのうちの40個。ということは5%

です。加盟国は 190 カ国のうち 40 個になります。そうすると、日本より国土が小さいのに、イタリアというのは見所が多いんですよ。

それとやっぱり食事が合うんです。イタリア料理って日本でも結構食べる機会があるとあります。あまりこってりしている感じじゃないでしょう。塩味、コショウ味、そしてニンニクにオリーブオイルです。そして海産物も食べますし、ヨーロッパの中では比較的野菜も食べます。ヨーロッパに行って野菜がなくてね。市場に行ってフルーツ買ったなんて奥様。お通じをよくするために。なんていう方も多いかと思いますが、そういうかたちで、イタリアというのは全体的に人気がありますし、先ほど言いましたが見所が多いんです。ちょっと行けば世界遺産に当たります。ただし、人気がありすぎますから、どこへ行っても日本人が多いということがあります。

夏のスイスというのも、すごく人気があります。やはり日本人、山が好きです。名だたる山。モンブラン、マッターホルン、そしてユングラウという、この 3 つの山があります。ただし、やはり夏のスイスに行っても日本人ばかり。日本語の嵐。日本人というのは、日本語のあるところにあんまり行きたがらないんです、本当は。嫌がる人もいます。

そういうこともありまして、今回スイスだとかイタリアではなくて、いいなあというところがありますけど、今の季節ではない 6 月か 7 月ですが、夏のアラスカがいいのではありませんかと思えます。

アラスカというのは、スイスに比べて有名な山というのはそんなにありませんが、マッキンレー山があります。植村さんが探検で遭難されたところです。6,000m 以上の山になります。そしてスイスよりも広いです。日本人も結構行っているんです。夏のアラスカって結構行っていますが、スイスほど密集度がないですから大丈夫です。それと、アメリカの一州ですから、交通ですね。アラスカ鉄道だとか、ハイウェイだとかという整備はしっかりしていますし、施設もしっかりしています。アメリカ人に好むようにホテルも部屋が 1 つずつ大きい。日本人はバスタブがないと駄目ですね。ですからそういうバスタブ、アメリカ人風のホテルに泊まりますけど、そういうのもついています。

そして、夏に行くわけですから、いろいろなかわいい動物が見えます。リス、北極リスだとか、ビーバーだとか、海に行くとラッコだとか、クジラなんかもいます。ムース、カリブ、これはシカ的一种ですね。あとはちょっと大きいのでグリズリーベアだとか、そういうのも、もし何かあったら見ることができます。そして、クルーズで行って氷河も見ることができますし、川で急流が多いですから、ラフティングといって、ゴムボートに乗って、ガーッと回ることもできます。フィッシング、釣りの好きな方にはまたいいところですよ。アラスカ。これは 6 月、7 月ぐらいがいいかと思えます。あんまり 8 月ぐらいに行くと、ちょっと寒くなりますし、高くなります。6 月ぐらいがいいかなあという感じで考えています。アンカレジまで 6 時間半。ですから飛行機があんまり苦手な方でも、飛行機に乗っている時間は短く行けます。8 日間ぐらいで結構ツアーが出ていますよ。まずアラスカ。1 つ目のおすすめです。

もう一つが、地方のヨーロッパ。当たり前だなあと言われちゃうと思いますが、地方のヨーロッパになります。今、地方のヨーロッパは、だいたい12~13時間ぐらいで行けますが、一番今人気があるのが、どこかわかりますか。ハンガリー、オーストリア、そしてチェコがついている東欧。あるいは旅行会社によっては中欧という言い方をしていますが、3カ国、ないし、旧東ドイツを入れて4カ国。あるいはスロバキアをつけて5カ国とか。このツアーがすごく出ています。実は今、少しずつ金額が上がってきています。2000年に私が行ったときにはずいぶん安い値段だったんですが、今はちょっと上がっています。各旅行会社さん、こぞってやっています。イタリアに次ぐ、次のものにしていこうというのが見えます。施設はしっかりしています。いろいろな資本、西の資本がかなり入っていますからいいんですが、ただ、私のおすすめは、地方ヨーロッパ、南イタリアだとか、今言った東ヨーロッパとかありますけども、ちょっと違います。

今年の1月中旬から6月、7月までですが、意外といいのはポルトガルではないかなと思っています。ポルトガルはスペインの隣にある国です。ポルトガルは日本の4分の1の国土なんですけども、世界遺産が日本と同じ13あります。ですから結構見所がありますし、動く距離が少なくて済む。実はポルトガルって日本人に密接な関係があるということ、ご存じですよ。ポルトガル人が日本に来て、鉄砲を入れた。意外と日本語になっている言葉で、ポルトガル語って多いんですよ。ピロード、金平糖、カルタ、おんぶ、パン、タバコなど、こういうのは全部ポルトガル語がルーツになって来ています。そしてカステラ。これはどちらかというとお城へ売ったのではないかとわれています。カステラというお菓子はポルトガル語。

ポルトガル人というのも、実はスペインってご存じだと思いますが、海線沿いですので、意外と漁が得意。そして海産物が多いんですよ。知っていますか。イワシの塩焼きがあるんですよ。ポルトガル料理で。日本だけじゃないんですよ。そういうのだとか、干しダラを主体とした料理。あるいはお米を主体とした料理。イタリアと同じで、やはり味付けは塩味、ペッパーだとかニンニク。スペインと似ています。だから日本人の口に合います。あまり広くないところですので、ポルトガル、これはちょっと私のおすすめかなと思います。

あと、実はこれからだと思んですが、各旅行会社がこれから力を入れるところはどこかという、やはり東欧のほうになります。琴欧州さんのいるブルガリア、そしてドラキユラ伯爵のいるルーマニア。そして実はイタリアの隣にありまして、つい最近までコソボ紛争で大変だった旧ユーゴスラビアのところですが、クロアチアなど。ルーマニアとかブルガリアというのも、それぞれ10近くの世界遺産があります。クロアチアも6つあります。結構世界遺産があるんですよ。ということは、これから海外の資本が入ってきて、施設が整ってくると、各旅行会社はこぞってツアーを組みます。今、クロアチアだとか結構ありますが、ちょっと高めです。それが各旅行会社が入ってきて、もう少し値段が下がると、結構いい感じになるかと思っています。地方のヨーロッパ、皆さんもちょっと考えてみていた

できればと思います。私のおすすめは一応ポルトガルにさせていただきます。

最後に、これは、実は海外のおすすめスポットはここと言われたときに、私はいの一番に言うところがあります。ここはいいですよという話をするんですが、実はどうしても嫌がられるところがあります。これは遠距離だからなんですが、ブラジルのほうというのは、日本から見ると地球の裏側になります。どうしても1日近くかかるんですが、ブラジルとアルゼンチンの間に滝があります。皆さんご存じですか。イグアスの滝。行ったことある方いらっしゃいますか。皆さんない。すばらしいですよ。これを大体言うんです。ただし、先ほどもありましたように、行くのにつらくて、イグアスの滝もよかったけど、行くのに辟易して、全体の旅行があまり面白くなかったというのが多いんですが、イグアスの滝はいいです。

少し簡単に説明をさせていただきますと、イグアスの滝、世界三大瀑布の一つです。ナイアガラ、これはアメリカとカナダの国境のところにあります。そして中央アフリカのところはビクトリアの滝。ただし、三大の滝の中で一番大きい、2.7キロの横幅を持っていますこのイグアスの滝。ブラジルとアルゼンチンの間にありますけども、実はすごいしぶきと量がすさまじいんですね。イグアスというのは「壮大な水」という意味だそうですが、2.7キロ。全部滝というよりも、ところどころ島がありますので、大小270の滝があると思ってください。その中でも、ちょっとここに書きますが、「悪魔ののど笛」というところがあるんですよ。音が高いんですね。「キーン」という感じの水の落下の音がするところがあります。それはどういうふうになっているかということ、上から見ますと、ちょっと馬のひづめ型をしているところがあります。この位置で聞くと、悪魔が声を出しているというところで、「悪魔ののど笛」という名前がついているところがあります。

これはブラジル側とアルゼンチン側で見ると、これはアルゼンチン側のほうから見たほうがすばらしい。ここが私は大おすすめです。とにかく行ったときの壮大な音。水しぶきもすごいですよ。水しぶきもすごいんですが、そしてもう、見た感じ。これこそ写真撮っちゃ駄目ですね。写真を撮らない日をつくってもらって、ほかの人に写してもらって、自分はそれを謳歌してもらっていただきたいと思います。そんなかたちでイグアスの滝。とにかく百聞は一見にしかずで、毎回話をしているんですが、どうしてもちょっと遠いというのが玉に瑕(きず)です。ブラジルの旅行に行ったときには、だいたいついてあるツアーでございますので、どうぞ機会があったら一生に一度行っていただければと思います。

それでは、時間のほうも55分になりました。話的には新潟空港の明日という話の中では多少違った話をさせていただきましたけれども、海外旅行に行くのには、おすすめスポットに行くには、やはりある程度予備知識、そして外国のことを知った上で行っていただいたほうが楽しい旅ができます。どうぞ皆様楽しい旅、そして新潟空港に3,000mの滑走路ができて、アメリカ、あるいはヨーロッパに飛べるようにしていただきたいと思います。どうもご清聴ありがとうございました。

- 拍手 -

- 司会 -

米田様、楽しいお話を大変ありがとうございました。

それでは閉会に当たりまして、共催者であります新潟市より、都市整備局長の鎌田 秀一が挨拶申し上げます。

- 鎌田局長 -

新潟市の鎌田でございます。今日は本当に長時間にわたりまして、講演をご清聴いただきまして、誠にありがとうございました。今日は土橋様のほうから、国際航空貨物ということで、一つはビジネスの話。そして米田様のほうからは、観光スポット、まさに海外旅行の観光の話で、ビジネスと観光、まさに空港を使うために、どういった切り口でこれから進行していけばいいのかという、一つこれからのきっかけになるようなお話をいただけたのではないかと思います。

空港を活性化するためには、大勢の人に使っていただかなくてはいけないわけですし、使ってもらえばどんどん空港が大きくなっていくと。そしていつか3,000mという話に結びついていくのだと思っておりますので、ぜひ今日の話のきっかけにして、いろいろな方に空港を使っていただく、賑やかにしていくという話にさせていただければと思います。これで本日の会は閉会とさせていただきたいと思っております。本日は本当にありがとうございました。

- 拍手 -

- 司会 -

以上をもちまして、「新潟空港の明日を考える講演会 2005」を終了させていただきます。本日は大変ありがとうございました。

皆様どうぞお気をつけてお帰りください。