

「新潟空港の明日を考える - 新潟空港講演会 2007 - 」講演録

日時：平成 19 年 3 月 27 日（火）13:30～16:00

会場：新潟県民会館 小ホール

司会

皆様、大変お待たせいたしました。ただ今より、「新潟空港の明日を考える - 新潟空港講演会 2007 - 」を開会いたします。

まず初めに、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ごあいさつを申し上げます。

上原会長

「新潟空港の明日を考える - 新潟空港講演会 2007 - 」の開催にあたりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、大勢の皆様からこの講演会にご参加賜りまして、誠にありがとうございます。また、日ごろから皆様には、新潟空港をご利用いただくとともに、空港の整備推進にご理解とご支援をいただいておりますことを、この場を借りまして御礼を申し上げたいと存じます。

さて新潟空港でございますが、平成 8 年に 2,500 メートル滑走路が整備されまして、平成 10 年には国際定期路線が相次いで就航いたしました。現在では国際線 7 路線を擁する、日本海側随一の国際空港として発展してまいりました。平成 18 年には、ソウル線がスケジュール変更によりヨーロッパなどへの乗り継ぎの利便性が向上するとともに、台湾との連続チャーター便が運航されるなどしたことから、国際線利用客数は 23 万 4,000 人と過去最高を記録した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、また国際交流が進展する中で、新潟空港が新潟県及び周辺地域の発展のために果たす役割はますます重要になってくると考えております。

現在、新潟空港の滑走路は 2,500 メートルでございますが、私どもといたしましては、人、モノ、情報が、新潟と世界を直接行き交うことのできる 3,000 メートル滑走路の早期実現を目指しまして、民間主導の建設促進期成同盟会を立ち上げ活動をしてまいりました。これからも 3,000 メートル滑走路の実現に向けまして、新潟空港のさらなる利用喚起を図ってまいりたいと考えております。

本日の講演会でございますが、第 1 部では、料理の鉄人として名高い陳建一様から、「- 鉄人風 - 海外旅行の楽しみ方」についてお話をいただきます。海外経験ご豊富な陳様のお話をヒントに、皆様方それぞれの海外旅行の楽しみ方を見つけていただければと思っております。

また第 2 部では、財団法人東京港埠頭公社の理事西田仁志様から、「新潟空港に期待する」と題しましてお話をいただきます。西田様のお話を通じまして、皆様とともに新潟空港の可能性について考えてまいりたいと存じます。

さらに第 3 部でございますが、新たな企画といたしまして、航空会社各社よりご提供いただきました航空券、あるいは航空グッズをご来場の皆様に抽選でプレゼントいたしますので、最後までお楽しみいただきたいと思います。

この講演会を契機に、新潟空港への皆様のご理解が深まり、また 3,000 メートル滑走路整備に向けた気運が内外ともに広がっていくことを祈念いたしまして、簡単でございますがごあいさついたします。大変ありがとうございました。

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、副知事の小熊博がごあいさつ申し上げます。

小熊副知事

本日は「新潟空港の明日を考える」というこの講演会に、多くの方にご参加いただきましてありがとうございます。知事の祝辞を預かってきておりますので、代読させていただきます。

「新潟空港の明日を考える - 新潟空港講演会 2007 - 」の開催にあたり、一言ごあいさつを申し上げます。

皆様におかれましては、日ごろから新潟空港の活性化に格別のご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

新潟空港は、平成 8 年 3 月に滑走路が 2,500 メートルに延伸されてから、明日でちょうど 11 年となります。現在は国内 8 路線及び国際 7 路線が就航し、北東アジアのゲートウェイとして、そして日本海側随一の国際空港として発展しており、平成 18 年の利用者数は全体で 124 万 3 千人を数え、特に国際線は過去最高を記録したところでございます。

県といたしましては、引き続き既存路線の拡充をはじめ、北京方面、台湾などと新規国際路線の開設に取り組むとともに、就航先から乗り継ぐことにより広がる欧米や東南アジア等、世界各地への国際ネットワークの利便性について積極的に情報発信し、利用拡大を図る所存であります。

そして、空港周辺環境改善や、冬季における中大型航空機の安定就航が確保できる滑走路の 3,000 メートル化に向けて、官民一体となって取り組んでまいりたいと考えております。

本日の講演会を契機として、皆様から「新潟空港の明日」についてお考えいただくとともに、これまで以上に新潟空港をご利用いただき、より一層にぎわいのある空港となることを祈念しましてあいさついたします。

平成 19 年 3 月 27 日 新潟県知事 泉田裕彦 代読

本日は、皆様存分にお楽しみいただきたいと思います。ありがとうございました。

司会

続きまして、来賓の国土交通省北陸地方整備局次長、吉野清文様からごあいさつを賜りたいと存じます。なお、本日はご都合により、代理の港湾空港部長の大野正人様よりごあいさつをいただきます。大野様、お願いいたします。

大野部長

本日は、次長の吉野がここに来てごあいさつをするところでしたが、能登半島地震の対応のために災害対策本部にかかりきりになっておりまして、残念ながら今日は来られませんでした。

「皆さんによろしくお伝えください」とのことでしたので、ここで一言お伝えしたいと思います。

今回「新潟空港の明日を考える」ということで、非常にたくさんの方がお集まりになって、新潟空港の将来を考えるということで盛り上げていただいていることを、本当に敬服する次第であります。

私も今回、能登半島地震に遭って、飛行場の重要性をあらためて実感しております。というのは、

能登空港が能登半島にあるのですが、能登空港をつくる時は、これは無駄な公共事業じゃないか、要らないものをつくったということで、ずいぶん批判をされていたわけです。しかし開港後、和倉温泉に来る観光客が非常に増えましたし、また国際チャーター便で海外から輪島塗や温泉を目当てにして来る方もどんどん増えて、地域の経済の活性化に非常に役立っております。

今回、災害を受けて滑走路にひびが入って、少しの間、閉鎖をしたわけですが、この重要性を県も認識されて、その日の夜、突貫工事で災害復旧、応急復旧にあたりまして、翌朝には1便が東京から能登空港に降りたという状況であり、災害復旧にあたり空港は非常に活躍しています。まさに、社会インフラの基盤となるものをしっかりつくっていったら、本当にいろんなときに役に立つし、これからおそらく能登空港も、災害復旧の段階から災害復興という段階になっても、地域経済の発展のために非常に役に立つものだと思います。

新潟空港もこれから将来に向けて、どのように社会資本としてつくっていくか、発展させていくか、さらに将来どのように使っていくかを、こういう場を通じていろいろ考えていただいて、新潟空港がますます発展することを心からお祈りしております。

空港の利用には、人との結びつきという非常に幅広い交流があると思いますので、それを通じて地域全体が本当に元気になっていく、活力を出していくことが大事だと思います。それが空港のインフラの整備にも結びついていきます。ぜひ、今日のこの「明日を考える」会で、いろんなことを吸収していただいて、将来の新潟空港の発展に結びつけていただければと思います。

非常に簡単ではありますが、ごあいさつに代えさせていただきます。どうもおめでとうございます。

司会

ありがとうございました。

では続きまして、ここで、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、田中直紀様の代理として、鈴木様よりご出席をいただいております。

また祝電、メッセージが届いておりますので、ここでお名前をご紹介します。

衆議院議員、菊田真紀子様。衆議院議員、漆原良夫様。衆議院議員、吉田六左工門様。衆議院議員、鷲尾英一郎様。参議院議員、黒岩宇洋様。参議院議員、田中直紀様。なお本日は代理の鈴木様にもご出席いただいております。参議院議員、森ゆうこ様。

以上の方々より、祝電及びメッセージをいただいております。ありがとうございました。

司会

ただ今より第1部を開始いたします。第1部では、講師として料理の鉄人、四川飯店オーナーシェフの、陳建一様をお迎えしています。

陳建一様は料理の世界でのご活躍だけではなく、世界各国を旅行され、豊富な海外旅行経験もお持ちです。本日は、「鉄人風 - 海外旅行の楽しみ方」と題しまして、ご自身の海外旅行の体験などをお話しいただきます。それでは陳建一様、よろしくお願いたします。

陳講師

皆様こんにちは。なぜかここに来ています。最初この話をいただいたとき、新潟っていったらミナミプラザに四川飯店があるんですよ。これは、うちの父の関係なの。もう今から30何年かな、

そういう関係で、何かすごく親しみを感じちゃって、旅行の話だけすればいいっていうのでやってきました。よろしくお願いします。

まずその前に、簡単に自己紹介したいと思います。先ほど紹介がありましたように、料理人です。何で料理人になったかというと、私の父が陳建民っていいいます。NHKの『きょうの料理』でよく出ていましたけども、皆さんがよく知っていますマーボー豆腐、食べたことあるかな、知っているでしょう。それを初めて日本に持ってきたのが私の父、陳建民です。昭和 27 年、日本に観光でやってくるんですね。

昭和 27 年に、うちの父は当時、今日は空港の話でしょう、飛行機で来ないですよ、船で来たの。うちの父は観光で横浜の港に着くのね。それで何しに来たかということ、本当に観光しに来たの。うちの父は放浪の癖がありまして、いろんなところを放浪して行くんですよ。

もともとは四川省っていうところで生まれて、家がすごく貧乏だったので、料理人になったらおなかいっぱいご飯食べられるってことで、揚子江っていうところを下がってきて、それでいろんなところで修業しながら、最終的には日本に観光に来るの。本当に観光に来まして、それでお金がなくなっちゃった。なくなっちゃったらどうするかといったら、料理人だから腕はあるよね。アルバイトに行った、中国レストランに。

そこにいたのがうちの母ですよ。だから、うちの母は日本人です。それでなぜか、うちの父と母は目が合っちゃったんだね。言っている意味わかる？ハートが生まれちゃったの。それで結婚しちゃったんだね。で、出てきたのが、今ここにいる私です。

だから当時、うちの父は日本語ができないですよ。うちの母、中国語できるか？あまりできないですよ。だから、このご縁というのはすごく不思議で、もうほんとに言葉ができないんだけども、何かこう、ひかれあったものがあったんでしょね。それでもう、熱烈な恋ですよ。僕が生まれたわけですから、私は愛の結晶だと思っています、自分で。よろしくお願いします。

そんな関係で、私は小さいときから、環境が料理人の環境だったんですね。当時、日本が高度成長の中で、うちの父がいろんな腕の立つ料理人を日本に呼ぶわけですよ。「日本は仕事いっぱいあるよ。遊びにおいでよ」っていうことで、いろんな方が日本に来まして、それで日本で活躍していくわけですけども。

そんな関係で、僕も小さいときから海外に行く機会が多くて。ただし中国っていうのは、その当時、すぐ簡単に行けるところじゃなかったですよ。今から 20 年かそこら前、ようやく行けるような状況ですよ。僕がまだ若い頃というのは、なかなか行けないですよ。私が初めて中国に行ったのが、自分が 26 歳のときです。その当時というのは、ビザもいるし、すごく手続きに時間が取られますし。

第一、お金が違うんですよ。外国人が使うお金と、それから地元の中国の人が使うお金って別々だった時代ですから。兌換元（だかんげん）と言われた時代です。だから、まちへその兌換元を持ってちょっと買い物に行くと、そのお金を渡したら、「これ違うでしょう。これ何ですか？」っていうぐらいの時代ですよ。

その時代に僕は初めて中国を訪れまして、自分が、忘れもしない 26 歳ですよ。泊まる場所も、もうほんとに外国人が泊まる指定されたところで、自由行動というのは範囲が限られた、そういう中での一番最初は中国旅行。人民服を皆さん着ていらっしゃって、夜中にちょっと外食しようよ、ありません。そういう時代です。

僕が一番最初に行ったときに感じたのは、非常に手続きが面倒くさいとか、それからサービスが

全然、すごいサービス、驚いちゃうぐらいのサービスね。もう、お札は投げてくるとか、すごい国だなこの国はと。僕はもう2日目で東京、日本に帰りたいと思ったんですよ、そのとき。なんていう国だ、この国はって。やっぱり制度の違いですよ。

それから何年か経ちまして、僕はそれ以降、毎年中国へ行っているわけですよ。もう、どんどん、どんどん変化して行って、良いにつけ悪いにつけ、これだけ変わる国も少ないだろうなと思っています。

今日は旅行ということで、僕は仕事の関係でヨーロッパにも行きますし、それから東南アジアはほとんど行っていますね。いろんな経験がありまして、「旅行の楽しみ方」っていう、今日はテーマですから、それは個々の、どういう旅行で行くかということによって、ずいぶん違ってくるんじゃないかなと思います。

私の場合は、大勢で行く旅行って少ないですから。どっちかっていうと個人旅行ですから、結構気ままな旅行ですよ。いいよ、気ままな旅行は。思い立ったら、いろんなところへ行けるわけだからね。

ところが団体で行く場合は違うでしょう。団体で「はい、何時に集合」なんて、それでみんなで食べる物ももう決まっています、あまりおいしいもの食べてないんじゃないかな。中国旅行へ行くとき、気をつけてね、団体旅行。だまされないようにね。あんまりおいしいもの食べられないんだから。僕が薦める旅行っていうのは、自分で行ったらいい、安いよ。中国で旅行して、ホテルで食べちゃいけないよって言ったら、ホテルの人、怒るね。中国で、ホテルで食べるでしょう、高いから。

今新潟からは上海に行っているのね、さっき聞いたら。あとハルビン。僕はハルビン、行ったことがないんですよ。僕は大連とか青島とかは行ったことあるのだけど。

ホテルは何で高いかっていうと、やっぱり外国人が多いから。ホテルで1杯コーヒー飲むと、あまり日本と変わらないの。

四川省の話をする、僕は四川省出身だから、四川省は年にもう何回も行っているからね。ホテルでコーヒー飲むと、僕が泊まるホテル、一応五つ星。三つ星とか四つ星ってあるの。五つ星、泊まっています。特別価格料金なの。なぜかという、中国人の知り合いがいるから。よくあるでしょう、ホテルのカードとか、こっちで言ったら「ワシントンカード、持っていますか」なんて、あんな感じ。ホテルが安くなるの、料金が。それで飲むと、1杯600円、700円だよ、日本のお金で。600円、外に持って行って食べたら、おかずいっぱい食えるよ。すごいよ、ほんとに。だいたい僕たちの旅行、3泊4日ぐらいするでしょう。食費、朝昼晩、全部込みで1万円かからないから、全部で、日本円でだよ。1食で1万円なんていったら大変なことになっちゃうよ。もう食えないよ。それが中国だよ。

上海は違うよ、上海は物価が高いからね。食べる物によっては高いんだよ。フカヒレ食べたら高いから、言っとくけど。あとアワビとか、伊勢エビ、高いよ、ちょっとは。だから考えて食べるようにしてということ。

だから皆さんが旅行に行くとき、そこにいる人に聞くのが一番いいのよ、中国は特に。だって、メニューわからないでしょう。見てわかる？何を頼んでいいかわかる？わからないでしょう。そういうときは誰と友達になったらいいか？料理人と友達になったらいいの。要は友達つくること。

あと旅行会社がいるから、いろんな。旅行会社っていうのは、だいたい指定されたところへ連れていくから。これはなぜかという、バックマージンとかいろいろあるんだ。そういうところへ連れてくから。だから自分で行くのが一番いいの。

たまに旅行会社を使わないと旅行会社はつぶれちゃうから、仲良くおつきあいするっていうのが一番いいと思うんだよね。旅行会社のいいところは、車の手配とか全部してくれるから。今の中国の車の事情って、日本とは全然違います。

四川省の場合は、タクシーってありますよね。日本だったらタクシー、だいたいつかまるよ、今ね。四川省、つかまらないからね。ホテルの前で夕方タクシー待たたって、絶対に来ないから。来たら奇跡だよ。それぐらい今、中国の人というのは、もう身近にタクシー使うようになったの。特に四川省、ほんとに。普通、ホテルの前で待っていたら、タクシーって来るよね。僕が泊まるホテルは来ないから。だからいつも外へ出ていくの。団体旅行でいいのは、タクシー頼まなくていいよね。だからうまく使うといいの。

時間の計算もそうだし。時間のことで特に団体旅行。「6時半に集合です」って、だいたい来ない人いるから、たいがい。だから個人旅行でも6時半って集合しない。言わないの。6時半に出発するときには、「6時10分に出発」って言うの。そうすると、遅れてきてちょうど6時半に出発できるから。これ、おれの今までの経験ね。いろんなシェフたちも連れていくから、いろんなところに。それが1つのいい方法だと思う。

それから楽しみ方は自由自在だから、好きに楽しんでと僕は思う。僕はどんな楽しみ方しているかっていうと、食べること。それからあと、どっちかっていうと観光地へ行かない人だから、ほとんどゴルフ場へ行っています。今すごいです、中国のゴルフ事情は。驚きますよ。ゴルフやる人じゃないとわからないけど、ゴルフって普通、1つのコース、18ホールっていうの。この間行ったところは226ホールあったよ。1つのゴルフ場で226だよ。知っている？226っていったら何コースなのよ。13コースちょっと、びっくりよ。それですごいの、人も多いの、今中国は。

ついこの間は四川省へ行ってきたんです。僕の四川省の旅行日程を発表すると、どんなふうに行っているかという、まず北京に行く。北京から成都っていうところへ行くんですよ、夕方に着くの。レストランに知り合いがいっぱいいるから、そこへ行ってご飯食べて。安いです。そして夜はマッサージ行くの。マッサージ安いから。ホテルのマッサージに行っちゃ駄目だよ。ホテルはちょっと高いからね。外へ行ったらだいたい1,500円ですよ、2時間ゆっくりやって。

だから中国の旅行は、そういう楽しみ方したらいいよ。いろんなところへ行くと安いの。それであと、食べる時のポイントは簡単。繁盛している店へ行ってください。おいしいです、間違いありません。すごく暇な店があるでしょう、すいている店。おいしくないから入らないほうがいいよ。日本と一緒にだから、それは。

あともう1つホテルのうまく利用のしかたは、あそこに必ずコンシェルジュっていうのがいるから。コンシェルジュっていうのは、そこでいろんなことをしてくれる。手配してくれるところをうまく利用したらいいよ、そこで予約入れてくれるから。そこで、どうやって予約入れたらいいかと思ったら、「おいしいとこ、ありますか」って。中国語できる？できない？できないときは通訳を介して言ってね。僕、中国語できるからね。コンシェルジュっていうのは、いろんなことを知っているから、そうすると結構おいしいものが食べられるよ。これが一番簡単な方法ね。

あとは旅行会社に聞いて。旅行会社に「どこ？おいしいの」って聞くのが一番いいと思います。それからあとゴルフの手配なんかは、ゴルフの好きな人、ホテルを通してやるといいんだよ。そうすると割引があるからね。自分でやると高くなっちゃうから。もっといいのは、さっき言った料理人に知り合うこと。

海外へ行って、面白いことがいっぱいありました、今までね。かばんが届かなかったとか。日本

っていう国が、いかに交通時間、飛行機の飛ぶ時間とか、これだけ正確に飛ぶところないよ、ほんとに。

この間スペイン行ったときに言われたの、旅行会社に。「ひょっとしたら荷物が届かない」って。「そんなばかなことないだろう」って言ったら、本当に届かなかったね、荷物。それで、届かないので、その係の人にちょっと言ったんですよ。通訳を介して、どこ行っちゃったんだと言ったら、だんだん先方が怒るのね。何で怒るのかなと思ったら、通訳に聞いたら、「うるさい」って、こっちが。それからもう1つ、「しつこい」ってさ。これがスペインよ。日本だったら考えられないでしょう。それが外国の旅行ですよ。

まあ、しょうがないな、外国へ来たんだからってということで、それでホテルへ入ったの。ホテルへ入ったらコーヒーが出てきて、コーヒーこぼされちゃったんですよ、スペインで。そうしたらまた、その陽気なサービスマンが「アレアレ」って言っているの。何言っているのかなと思ったら、通訳に聞いたら、「たいしたことなくてよかったね」って。スペインってすごい国だなと、おれ、いっぺんで好きになっちゃって。最高の国よ、スペイン。

僕、帰ってきてから、うちの会社の方針を変えようかと。ちょっと文句言われても、お客さんに何かこぼしても、「たいしたことなかったですね」と言えと。そうすると、たぶんつぶれちゃうんじゃないかな、うちのお店は、ということで、やめようということにしたんだけど。

だから皆さん、旅行に行くでしよう。日本と同じと思ったら大間違いだよ。それを、海外へ行ったんだからって楽しむと、すごく楽しくなるよ、海外旅行、ほんとに。そういう災難も面白いって思い出しちゃう。その旅行を楽しむも楽しまないも、行った人たち本人だから。そこでとてもいい人と巡り会ったらば、最高にいい旅行になるわけ。

ところが、何か事件があるでしよう。うちもいっぱい事件あったんだから。ベトナムへ行ったときですよ。初日にご飯食べた後に、僕がホテルの横で、何かスナックがあったの。そこへ入ったの、僕、みんな連れて。食事代、そのとき全員の50万円盗られちゃったの、初日に。ショック大きいよね。

でも今思うと思ひ出なの、それも。盗られる僕たちが悪いのよ、ここへ置いといたから。海外へ行って、例えば荷物、日本だったら、今そこにバッグ1つあるよね。それ、まず安全地帯だ、まだね。それが後ろになると危険地帯になるからね、それ。それ持っていかれても、あなたが悪いのよ。持っていかれるあなたが、そこに置くからというのが中国だから、世界だからね。

スペインに行ったときにパスポート、ホテルはいいホテルですよ。パスポート、あれがあるじゃないですか、部屋にセーフティーボックスっていうの。「じゃあ、ここに預けたらいいな」と言ったら、「駄目だ」って。添乗員が「そこは危ない」と。開けられてしまうから。「ああ、わかった、わかった。じゃあフロントがいいね」「フロントはもっと危ない」って。「じゃあ、どうすりゃいいの？」って言ったら、「自分で持っていてください」と。これ、スペイン旅行の話。だからずっとパスポート持っていた、スペインのときには。

それぐらい海外旅行って、いろんなハプニングがあるんですよ、各地によって。面白かったのがカンボジア。アンコールワットを見に行ったの。アンコールワットって知っている？世界遺産だよ。日が昇るんだって。あれ、朝日を見に行くところだってね。朝、行きましたよ、朝早く起きて。そうしたら運が悪くて、知らないうちに日が明けちゃったと。太陽、昇らなかったというところだけ。

だから、旅の楽しみ方は皆さん自身が握っているの、実を言うと。あともう1つは、その地で会ったいろんな人たちとの巡り合いが、すごく。だから、よくテレビでやっているじゃないですか。

「親切に近づく人には気をつける」ということ、あれ、悲しいよね。そういう人たちがみんな危ない人なんて思っちゃったら、誰とも話できないじゃない。よくあるでしょう、テレビでやっているじゃない。親切に近づく人が危ないとか。

確かに、おそらく 80 パーセントは危ないと思うんだよ。でも 20 パーセントはいい人いるはずだから。そうすると、そういう人たちと巡り会って、いろんなところを楽しみに行く。これだって 1 つの楽しみ方だと思うんだよ、僕はそう思うの。

僕はこういう性格をしているから、本当、おかげさまでないもの、今まで危険な目に遭ったことが。だからこう、しゃあしゃあ言っているかもしれないけれど。ただ、僕の周りは結構危険な目に遭った人がいるんだよ。だから、旅はそういうことで楽しむのが一番いいかなと思います。

四川省のレストランへ行ったら、皆さん、本当、絶対びっくりするよ。繁盛している店、うるさいよ。やかましいから、すごいんだから。200 人くらい満席で、ガアガア、ガアガアやっているんだよ。この間僕が行ったときに、あまりうるさいんで「やかましい」ってでかい声で言ったら、ちょうど融合していたね、雰囲気。それぐらいのところですから。

ほんとは僕、こういうところで話をするよりも料理をやったほうがいいわけよ、料理教室ね。本当はやりたかったんだけど、ここは消防法で料理をやっちゃいけないんだって。知っている？聞いている？一番いけないのは、料理やって煙が出て、もしここが燃えちゃったら、僕は東京へ帰れなくなるんだよ。ということで、今日は話しているけれども。

だから海外旅行、今日のテーマです。飛行場ということでテーマなんだけども。やっぱり旅っていうのは、その人それぞれがどう楽しむかで決まります。だから、こうすればいいとかあすればいいなんていうのは絶対ないと思う。面白いのは、行けば、日本と違うじゃないかと、日本だったら、こうじゃないかということが必ず出るの、間違いなく。税関通るときでわかるじゃない。日本は早いでしょう。日本なんて、カチン、ポン、はいはいどうぞ、はい、こう、ポンポン、ポンポンじゃん。違うからね、気長にいこう、長い気持ちで。そうしないと、いられないと思うよ。

それから昔はリコンファーム (reconfirm)、今、ないからよかったね。リコンファームって知っている？知っている人。知らないかみんな、のんきだな。リコンファームしないと帰れないんだよ。予約をしなきゃいけないという時代があって、昔だけ。それを 1 回忘れちゃって、大変な思いしたことがあるわけ。

あと半券、気をつけてね、よくいるから。半券をもらおうでしょう、チケット。あれを捨てちゃう人がいるからね。僕の知り合いで捨てちゃったから、半券。「え、これがチケットですか」というぐらいで。だから、そういうのも気をつけてくださいね。

楽しい旅行を皆さんしてください。ということで、短かったけど、こんな話しかしゃべれないから。ということで終わろう。はい、どうもありがとうございました。

司会

陳建一さんでした。どうぞ、大きな拍手をお送りください。ありがとうございました。

これから 10 分間休憩に入ります。ロビーには、新潟空港に就航する各航空会社の PR パンフレットが並んでおりますので、ぜひこの休憩時間を利用して、皆さんお手にとってご覧ください。

- 休憩 -

司会

ただいまより第2部を開始します。第2部では講師としまして、財団法人東京港埠頭公社理事の西田仁志様をお迎えいたしております。

西田様は国土交通省東北地方整備局港湾空港部長、東京航空局飛行場部長、そして北陸地方整備局次長など、航空行政の要職を歴任され、昨年8月より財団法人東京港埠頭公社理事にご就任なされています。

本日は、「新潟空港に期待する」と題しまして、新潟空港の将来や可能性についてお話をいただきます。それでは西田仁志様、よろしく申し上げます。

西田講師

この話を事務局からいただきましたとき、私のようなものが話しているのかと思ったのですが、新潟には3回勤務させていただき、だいたい7年ぐらい勤めました。いろんな意味で空港についても、港についても、ここで受けた教訓に少しでも恩返しができるということやってまいりました。

それでは話に入らせていただきます。最初に、こういう話をさせていただこうと思って資料をつくってきております。まず自己紹介をさせていただきます。飛行機の話、国際航空について、国内航空について、アクセスについてという順番で話をしたいと思います。

ではまず、自己紹介をさせていただきます。先ほどもありましたように、私は昭和51年に運輸省に入りました。昭和51年といいますと、ロッキード事件の年でございます。その年に運輸省でも航空局というところに入りました。実を言うと、運輸省に航空局があるというのを知らずに入ったというのが本音のところでした。飛行機にもそれまで一度も乗ったことがありませんでした。

飛行機に初めて乗りましたのは、その研修でYS11に乗りました。普通の飛行機ではありません。検査機ですから、飛行機の中はバスにあるような長いすがついていて、後ろからベルトを簡単に締める。これが最初の飛行機の経験でございました。

宮崎まで行ったのですが、非常に低いところを飛んで気流が悪かったせいか、何回もドスン、ドスンと失速するかたちで落ちることを繰り返し、宮崎まで2時間ぐらい掛かったのを覚えています。飛行機というのは怖い乗り物だよな、こんなもので仕事をしていいのかなと思ったのが最初です。

実際どんな仕事をしていたかと言いますと、関西国際空港に関する仕事をいたしました。まだつくる前ですから、音の調査とか空気の調査、いろんなアセスの調査をしました。飛行機を飛ばして実機騒音調査をしたわけですが、漁船をお願いして、海の上に確か10隻ぐらい並べまして、それを滑走路に見立てて、そこに降りたり上がったりして航空機騒音を測る調査をいたしました。乗りたいと言う人を乗せたのですが、外が見えないだろうし、あれだけ降りたり上がったりして、あまり気持ち良くはなかったのではないかと思います。

昭和57年に新潟にまいりました。新潟では、ちょうど新潟空港が2,000メートルに延びた後で、ターミナルビルも今みたいに立派ではなく、平屋建てでボーディングブリッジもなく、飛行機に乗るにはエプロンを歩いて乗りました。雨が降ったら傘を差していた頃です。

ちょうど2,500メートルの拡張に向けて、新潟県が調査をされておられたのですが、一緒になって協力して調査をした記憶がございます。何をしたかということ、2,500メートルにするにはどの場所がいいだろうかということ調べたのですが、結局いろいろ調べましたが、今の場所しかない

というところまで調べた記憶があります。

そのときは、第一港湾建設局、今ではなくなりましたが、そこに勤めていたのですが、その宿舎が松浜にありました。ちょうど新潟空港の飛行経路の直下に住んでおりました。まだその頃はロシアの飛行機のツポレフといううるさいものが飛んでいましたから、上を通るたびに家が震えていたのを思い出します。その頃はまだ公務員宿舎は防音工事をしてもらえない時代でした。周りはみんな防音工事をしていたのですけれども。うるさい4年間を過ごしました。

その後、国土庁というところに行きまして、国土計画というものをしました。ちょうど第四次全国総合開発計画という四全総の頃ですが、そこで交通の担当をしております、「全国1日交通圏」という目標をつくりました。主要都市間をおおむね3時間で複数の高速交通機関で結ぶ。複数の高速交通機関におおむね1時間以内で到達できるようにするというのが全国1日交通圏です。

札幌 - 東京 1,000 キロ、東京 - 福岡 1,000 キロ、福岡 - 那覇 1,000 キロとなっております、札幌と那覇で約3,000キロ。飛行機がだいたい時速1,000キロですから、おおむね3時間というのは、飛行機だったらだいたいどこへでも行ける。あとは高速道路が延びていきますから、複数の高速交通機関に行くということで、全国1日交通圏という目標をつくって、高速交通体系を広げていこうとしたわけでございます。

それから、60から90ある空港空白地域を解消する、高規格幹線道路1万4,000キロメートルの計画ができたのもこれです。1万4,000キロメートルというのは、その当時の5万人以上の都市を結ぶというものでした。10万人以上の都市を結ぶと1万キロ、3万人以上の都市を結ぶと1万6,000キロということで、5万人以上ということで1万4,000キロになったといったところです。飛行場も、5万人以上の都市は飛行場を利用できるようにしようということで、60から90という目標になりました。

その後、石垣島に赴任しまして、3時間の外に行ってしまいましたので、ちょっと間違えたかなと思いつつながら石垣島で2年ほど勤務しまして、山形にまいりまして空港空白地域を解消する最初の空港、庄内空港の開港に立ち会わせていただきました。実際何をしたかということ、開港のイベントの滑走路での綱引きをやるとか、あるいは除雪をどうやってやろうかとか、そんなことを一生懸命やっておりました。それで無事開港しまして、1日1便で庄内空港が始まったのですが、今は1日4から5往復東京便が飛んでいるということで、非常にうれしく思っているところです。

その後、また関西空港に行きまして、これもありがたいことに開港に立ち会わせていただきました。ターミナルビルが泉佐野市と田尻町に跨っているのですが、ビルの中の住所を決めるため、線を引いて、ここからここまでが田尻町、ここからここまでが泉佐野市といったことを決めたりとか、あるいは空港内のサイン、案内名称を決めたりしました。ただ、関西国際空港というのは、連絡橋から関西国際空港なものですから、連絡橋で「関西国際空港こちら」という案内をしませんでした。連絡橋は関西国際空港の一部であることは当たり前という意識でいたのですが、なぜそこで案内しないのだと、あとから利用者からかなり怒られまして、一人よがりだけでは駄目なのだということを非常に感じたところです。

その後、羽田での第2ターミナルビルのオープンとかといった業務を行って来ました。こうやって紹介させていただいたのは、私、航空と言いながら、実を言うとあまり航空行政はそんなにしておりませんで、現場でいろんな調査をやったりとか、そのオープンのための準備をやったりとか、そんな業務を主体に来ておりますので、そんな目で見ると空港とはこう思っていますとか、こんな感じになればいいなということ、勝手に思っているところがかなりあります。

今日もそういう話になってきますが、陳さんほどうまく話ができたらいいのでしょうかけれど、話があまりうまくないものですから、話の筋が十分うまく伝わらないところは、後から少しばかり皆さんでご推測いただいて、いろんなことを考えていただければと思います。

まず、航空機の話を入れております。実を言うと、先ほども言いましたように、空港屋、港屋なものですから、私は船と航空機は共通点が多いと思っておりまして、自動車、列車といったものと比較してどう違うのかを整理したものでございます。

最初にクイズでよく出てくるのは、「車と鉄道は左側交通、船は右側交通、では飛行機は？」というものがあると思います。右側ではなかろうかということで、「右側」と書いていますが、機長さんが左側の席に座っておられます。だから飛行機に乗り降りするときは、みんな左からされるのではないかと思います。あれは機長さんからお客さんが乗り降りするのが見えるようにということで、これは船と同じですから、右側かなということです。

2番目は「点交通と線交通」で、船と航空機は一回出たら、点から出発して、相手も空や海ですから、着くときにはそれぞれの空港や港ということで、その点と点を直接結ぶという交通です。自動車や道路、鉄道は、線の上を確実に行かなくてはいけないということですから、どこか経由で行かなくてはいけない。そういう意味では、結構、そこは通らなくてはいけないというのはあるのですが、寄り道をして迂回をしながら楽しめますよという効果もあります。そういう両方の違いもあります。日本の場合ですと、船や航空機は国際交通ということになりますし、道路、鉄道の場合には国内交通というふうに変わってまいります。

船の場合は、IMO といって国際海事機関というものがあまして、飛行機の場合はICAO、国際民間航空機関という国連の専門機関があまして、そこで万国共通の決まりなどを決めていて、世界中どこへ行っても同じような決まりにしているところがあります。

そこで使用単位も地球規模で決まってきているのかなと思います。例えば何ノットという単位があります。1ノット(kt)というのは、1.852キロメートルという1海里を1時間に進むことです。1海里、1.852キロメートルというのは、地球約40,000キロメートル、これは緯度で言うと360度、1度は60分に分かれますが、緯度の1分と同じ長さです。緯度の1分が1.852キロメートル。これを基準にした単位になっています。

だから、新潟は約北緯38度、そこから30ノットということは、1時間に30分ずつ南下していくと5時間後には2度30分緯度が下がりますから、東京に到着する、こんな感じで飛行機とか船は計算できると。要するに、緯度、経度がはっきりわかるから計算できるという仕組みになっています。

新潟から400ノットで東に飛びますと、サンフランシスコに12時間後に到着するとありまして、サンフランシスコは同じ北緯38度なのですが、139度から122°Wということは、このあいだ経度が約100度違います。細かく説明すると、緯度38度の経度1分は緯度1分より短くなりますので、0.8を掛けると80度、それに60分ということで、4,800海里になります。400で割ると12時間で、そういう具合に地球規模でいろんな距離や速度を計算するのが楽なので、ノットが使われています。

それから、飛行機は高度計でフィートを使いますが、1気圧というのは水銀柱でいうと760ミリメートルです。インチでいうと29.92インチとなっていて、高く上がると気圧が下がります。1インチ気圧が下がると、高さは1,000フィート上がります。

だから気圧計を乗せて、3インチ下がると3,000フィート上がるということで、フィートが使われているということになるわけです。ここでQNEとかQNHとしたのは、飛行機は空の上で飛ん

でしまいますから、みんな同じ基準で高さを決めておかないとぶつかってしまうということで、通常はその海面気圧 29.92 インチを高度 0 メートルに設定して、高さを設定していくと、それが本当の高さではないけど、飛行機同士はどこでもぶつかりません。そういう地球規模で基準がつくられているということです。

話がだんだん長くなってきたのですが、一番「似ているようで大きく異なる点」ということで図面を描きましたが、船は水に、飛行機は空に浮いているのですが、飛行機はエンジンが止まると落ちてしまいます。とにかく飛んでおかないと落ちてしまう。ということは、遠くへ飛ぶためにはより多くの燃料が必要で、その燃料を運ぶための燃料が必要だということになります。右側にグラフを書きましたが、東京 - 札幌 900 キロメートルですが、1 人当たり 25 リットルで飛んでいきます。でもニューヨーク 1 万 1,000 キロメートル、約 12 倍なのですが、560 リットルと、22 倍ぐらいかかります。要するに遠くに行くには燃料がたくさんいるということになります。そういうことは何だとなりますと、遠くへ行くためには大型機でないと行けませんよというのが今まででございます。ついでに大型機にプラスして、人もいっぱい乗っておかないとお金が払ってもらえないということになります。

そうすると遠くへ行くためには、大型機で重いということになると、こういう重い飛行機は、飛び立つときにスピードがかなり上がらないと飛び上がりません。ジャンボ (B 7 4 7) とするのは B 7 3 7 の 1.5 倍の 180 ノットぐらいのスピードがないと飛び上がらない。滑走路で走り始めて、180 ノットのスピードを得るためには 120 ノットより長さが必要ということになる。そういうことで、通常、今飛んでいる国際線の飛行機は滑走路が 3,500 メートルないと、一番重い状態で飛んでいけないというのが現状でございます。

重い飛行機でないと国際線が駄目で、だから滑走路が長くいるのだという話ですが、左上のものはコンコルドでして、これは関西国際空港の開港の次の日、9 月 5 日に来た飛行機でございます。今は飛んでいません。ちなみに言うと、普通は来られないのですが、某旅行会社が飛ばせたいという話があって、日仏友好協会の友好活動だったら飛べるということで飛んできた飛行機です。これは 100 人乗りでマッハ 2 です。これがなかなかうまくいかなかったのは、これは帰るときにどこをどうやって帰ったかという、まずバンコクに行って降りて、バンコクから次はドバイに行って降りて、そしてパリに行くという具合に、一気にパリまで行けない。そうすると直接行ける飛行機よりも長くかかるということで、小さい飛行機ではなかなか国際線の勝負はできなかったということになります。だから遠くへ行くには大型機、大型機を入れるには滑走路は長くということだったのです。

左側に J A L のホームページからもらってききましたが、今度、平成 20 年、ということは 2 年後から B 7 8 7 というものがお目見えする予定です。これが B 7 6 7、要するに 250 人ぐらいの中型機ですけれども、小さい飛行機で、B 7 7 7 というニューヨークへ行くような飛行機の主翼を持っている飛行機が出ます。これだとニューヨークまで直行できます。軽いですから 3,000 メートルで飛べるのではないかとされています。こういう飛行機が出てくるということは、3,000 メートルあると新潟から世界中どこでも行ける可能性が出てくる。要するに 500 メートル延ばすだけでそれが可能になります。そんな飛行機が今出現しようとしていますという話をさせていただきました。

次に、国際空港について、まず旅客からです。このグラフは今年の 2 月に国土交通省の航空部会で予測したものをもらってきています。将来 3 パーセントぐらいで国際航空は増える、となっています。一時期 S A R S とかイラク戦争で下がったのですが、だいたいこんな感じで行くのかなと思

っています。

次のところを見ていただきますと、ピンクは日本人観光のアジア以外、黒丸が日本人観光のアジア、外国人のアジアが四角のものとありまして、見ていただきますと観光出国者が 2012 年では 1,500 万人以上になります。あとはアジアからの観光客は 700 万人以上になるということになっております。現在、観光出国者は 1,200 万人ぐらいで、実はもう頭打ちかなという感じはするのですが、今、首都圏では 100 人中 25 人ぐらいが年間海外に行っているという計算になります。新潟だと 100 人中 6 人ぐらいが海外に行っているという計算になるのだらうと思います。首都圏でこれ以上行く人が増えるかという、増えないだらうと思います。こうやって 1,500 万人以上になるためには、新潟のほうで 10 人、13 人、14 人というように増えない限りは、こういう数値にはならないのではないかとというのがまず 1 つです。

それから、アジアから 700 万人の人が来ると、東京とかある一部だけではもう満足できないから、いろんなところへ行きたくくなります、こういう時代が来るのだらうと思います。それで書かせていただきましたけれど、地方の国際航空サービスの充実が、非常に大きな課題になるのではないかと思います。

それで新潟空港にとっては、新潟市民が成田まで行って国際旅行をするのは面白くないので、やはり新潟から簡単に行けるようにする、こういうことが大事なのだらうと思います。今も北東アジアの窓口と言っているけど、市民にとって使いやすい空港になることを目指したらどうでしょうか。

右側に「わが国の国際旅客ランキング」を入れていまして、ちょっと見ていただきますと羽田が実を言うと 5 番目です。韓国便が 8 便ぐらい飛んでいるのですけれど、国際チャーター、深夜の間に飛ぶチャーター便が、ラスベガスに行ったり、バルセロナに飛んだりしていまして、これが平成 18 年に 557 便ぐらい動いています。25、26 万人ぐらいの人が乗っていて、チャーターがものすごく大きいものになっています。

今、航空局でも、チャーター機というものをもう少し簡単に利用できるようにしましょうという動きがあって、今はツアーの混乗は OK になったのですが、全部宿泊場所が決まっていなくて貸し切りチャーターは駄目だよと言っていたのが、途中どこで泊まってもいいよというのものも OK になりそうで、ツアーがしやすく、チャーター機が運航しやすくなりそうです。だから 3,000 メートルにして、B787 が飛べるようになって、チャーター機をうまく使って海外に行けるようなことを考えていくというのが、新潟空港の 1 つの道ではないかと思えます。

それで書いたのが、3,000 メートルの滑走路とチャーターの専用スポットの整備などです。B787 というのは、名古屋からロンドンとか、あるいは名古屋からニューヨークという、名古屋からでも需要が少ないところは、今は飛んでいないのですが、人数が少なくても飛べる B787 の出現で名古屋からそういう便が出るようになります。成田が拡張すると、成田からインドの都市や、あるいはワールドカップのある南アフリカとか、そんなところにも中型機で行けるようになります。

そんな具合に広がっていくはずですから、そういう定期便とうまく連携した運航形態を工夫して、例えば新潟からはチャーターが月水金で出ますと、ひと月の間に第 1 週の月曜日はホノルル行き、水曜日はパリ行き、金曜日はアメリカのロサンゼルス行きというように定期的なチャーター運航があって、行きたいときに観光で、チャーターなのでですけど、ツアーに申し込むと行って帰ってくるというような利用を考えていくのがいいのではないかと思えます。定期路線をつくるのは非常に難しいのですが、そういうかたちでいろんな利用のしかたを考えていったらどうだらうかということです。

一番下に書いたのは、外国人が来るためにはやはり魅力づくりで、先ほど陳さんがおっしゃいましたが、いろんな楽しみがありますが、楽しいと思われるようなところをつくるのがいいのかなという気がしています。免税店でも土産を買いたくなるようにこう書いたのですが、外国旅行に行くと、帰ってくるときにだいたいお金が余りますね。ドルにしても何にしても余って、最後に空港の免税店で何でも買い込んでしまう。ついでに言うと、残ったもので買うつもりが、結局余分に買うというのがよくあるのではないかと思います。

きっと新潟空港の免税店でもそういう人たちがいっぱいいるのかなということで、すごく人気あるものにするのがいいのではないかと思います。例えば僕だったら、新潟のスイカなんて売り物じゃないかと思うのです。私は南の生まれですけども、スイカは北国じゃないと本当に甘くておいしいものは食べられないと思ってまして、東南アジアもスイカは出ますけれども、新潟のものを食べる時と買っていくようになるんじゃないかと思っています。でも今のところ、スイカは中国には輸出できないのですけれども、うまいということになると輸出できるかなということで、そういうおいしいものをいろんな店に置いていければいいなと考えました。

今は旅客の話をしました、次に貨物の話をさせていただきます。貨物は順調に伸びますというのが推計でございまして、2012年ぐらいいは400万トンを超え、2017年ぐらいいは500万トンを超えるというぐらいいに伸びていきますということになっています。

それで、どこまで伸びるかというものを見ていただくと、中国、香港がすごく伸びるということになっています。中国、香港の占有率が2000年で14パーセントが、2005年で19パーセント、2012年には30パーセントに伸びるというのが今後の趨勢です。それで、こういう図をつくってみました。この左側にあるのは、空ではなくて海のコンテナです。平成12年から平成16年、中国、香港は26パーセントから35パーセントに増えました。そうするとその右に行ってもらくと、5大港というのは東京、大阪、横浜、名古屋、神戸ですが、5大港で83パーセント、地方の新潟やいろんなところの港が17パーセントの取扱いだったのが、平成16年に中国、香港が増えてくると、23パーセントに増えています。

これはやはり水平分業でサプライチェーンマネジメントというように、荷物のやりとりがされるようになってきたからというところがあります。そうやって、できるだけ早くその需要地に近いところで渡しましょうということだろうと思います。そうすると地方港が増えてきて、23パーセントになったということです。

では空港はというと、見ていただいてわかるように、地方空港は全然増えていません。今のところ、成田の一人勝ちです。先ほど説明したように中国、香港の占有率は今は19パーセント、今後30パーセントということですから、今後地方空港は、こういう具合に中国、香港が増えたと、近い空港で出していくというように港湾と同じように増えていくと思います。

少し話がまた変わりますが、実を言うと、今、夜、貨物機が飛んでいます。昼間だけだと飛行機が遊んでしまいますので、夜、遊んでいる飛行機をうまく使って、貨物を動かしましょうというのが3、4年前から動き出しました。まず最初に羽田と新千歳が、これは旅客機を飛ばしてまして、お客さんを乗せていなくて、旅客機の下で貨物だけを運んで動き出しています。次に佐賀が動き出しました。その後羽田 - 関西とか、羽田 - 北九州。ギャラクシーというのは佐川急便の子会社ですけど、そういうところが今、夜に貨物機を動かそうとしています。要するに、夜飛べる空港で、昼間しか飛んでいない機材をうまく使って安く飛べないかということです。全日空の羽田便はクロネコヤマトの宅急便が扱っています。宅配貨物をあれに乗せて運ぶと、次の日に送れます。北海道

から東京には次の日に届きます、九州からは次の日に届きますという感じで動いています。こういうふうには夜に飛行機を飛ばして、宅配便が増えるという1つの動きがあります。

夜、飛行機が行って帰ってくるにはというので、ちょうどいい地図があったので載せました。これは羽田から石垣、1,947 キロメートルのところに引かれた黒い線に、新潟から同じ線を引いてみました。1,947 キロというのには2時間半ぐらいですから、2時間半で行って、2時間半で帰ってくるから5時間。向こうに3時間いて8時間ということは、夜の12時に行って、朝の8時ぐらいに帰ってこれるということになってきます。そうすると、新潟からだと北京も入りますし、ハルビン、ハバロフスク、ウラジオストク、瀋陽、大連といった得意の北東アジアのエリアと結ばれます。こういうところで、そういう荷物の動きができる可能性があることになります。

またまた話が変わってしまいますが、宅配便っていくら動いているかということ、そこに書いてあるように全部で33億個動いています。1人当たりになると年間24、25個ぐらい使っていることになるのですが、現実には個人で使われているのが4億個、1人当たり年間3個ぐらいですか。「流通通販」というのは、今だと通信販売とかインターネットがあって、「非商品・製品」というのは、これは景品に応募して当たりましたと運ばれてくるのがだいたい6億個ぐらいあって、これらが個人の荷物です。33億個のうち17億個は何だということ、企業から企業の製品です。下のほうに製品供給マーケットとあるのですが、全部で280億個ぐらいの企業間で製品とか部品のやりとりがされています。そのうちの約17億個の6、7パーセントぐらいが、宅配便で運ばれていることになります。

これは何を言いたかったのかということ、今から中国との間の動きが出てくると、確かに製品とかそういうものは、船とか、今新潟で頑張っておられます横断フェリーといったような海上貨物に頼っていくのでしょうけれども、急ぐ貨物は、企業の製品と製品との間で6パーセントぐらいあるということは、日本と中国との間の飛行機を使った宅配便貨物事業がぐっと増えてくるのではないかと思います。それを速くするためにはどうするかということ、やはり夜、先ほど言ったような飛行機が飛ばなくてはいけないということになると思います。

新潟空港が、そういう意味でいうと、中国貨物をにらんだ国際宅配貨物拠点になっていくといいなと思っています。ただライバルは再拡張後の羽田空港だろうと思います。羽田は40万7,000回に増えると言っていますが、深夜は全然含まれていませんので、深夜にはいろんなものを飛ばされるということになっています。そうは言うけど、音がうるさいというのは確かにございまして、新潟も夜間に貨物機の運航可能な空港にできればいいのですが、沖合展開もあるのですが、3,000メートルに延長して、着陸ポイントを阿賀野川から500メートル内側にずらすというやり方もあるかなと思います。そうすると、阿賀野川対岸地域の飛行高度は150メートルぐらい高さが高くなります。

ちなみに、成田空港は4,000メートルの滑走路がありますが、騒音問題からある方向からの着陸には滑走路を3,250メートルに短縮した形で使っています。要するに、750メートル中に入ったところまで着陸ポイントを移動させて、4,000メートルを使わないという特別運用をしています。

そういうことによって、夜間に4、5便の貨物便が飛ばせることになると、物流基地に変貌できる。物流基地に変貌して、高速道路をうまく使って北関東から首都圏への宅配の基地にする。そのときには、新潟で物流の差配をしていくというロジスティック機能をきちんと強化していく。そうすることによって、収入が新潟の企業に入りますし、そういう差配をしたりITを使ったりする雇用も新潟で増えていく。また、ロジスティック機能が強化されていくと、新しい商売、ビジネスチ

チャンスも起きてくるということで、新潟に新しい産業を興すという点で意味がある感じがします。

そのためのポイントは、スピードとコストでしょうし、あとは港湾、海運との連携。要するに、海運で積み残したとか、あるいは速く送りたいという荷物を飛行機で送るというような使い方をしていければ、いろんなかたちで新潟空港の貨物機能が強くなっていくのではないかと、こういう具合に貨物については思うところです。

次に国内航空について話していきます。国内航空はこんな予想になっていまして、そんなに今から伸びないよということになっています。僕もそんなに伸びなくて、ここまで行かないのではないかと考えているところがあります。でも一部伸びるかなと思うのは、これも羽田空港の再拡張が効いてくるのかなと考えていまして、羽田空港の離着陸回数は29万6,000回が40万7,000回になります。ローカル空港、能登で地震がありましたけれども、能登空港はジェット機しか飛ばないから、2便しか飛んでいません。大館能代も1便か2便しか飛んでいないというのが、これだけ羽田空港に余裕が出てくると、60人ぐらいの飛行機、ちょっとボンバルディアで、高知で脚が出なかったということがありましたけれども、あんな飛行機が増えてくるかなと思います。

そうすると、大館能代空港だって東京行きが1日5往復ぐらいまで増加すると、飛行機が普通の乗り物になる。飛行機だと朝と晩しか便がないのが、昼間の時間需要が少なく、羽田との便は欲しいのだけど、小型機に使用する枠がありませんという問題が解消されてくる。そうすると小型機が増えて、小型機によってネットワークが組まれていく。青森と福岡とか、長野と福岡、あるいは名古屋とどこかとか、そういう地方都市間のネットワークが、今、もうからないからとやめてきているネットワークが復活するのではないかと思います。例えば新潟 - 仙台といったところが復活してくるのではないかと、小型機が増えてくると、それによって国内航空ネットワークが再編成して活性化するのではないかと、こんなふうに思っています。

2010年問題が後押しするのではないかと書いているのは、パイロットもジャンボが出てきた昭和45年以降大量採用されていて、今100人ずつぐらいお辞めになっているのが、今後団塊の世代と言われている人たちは250人から300人ぐらいが60歳定年でお辞めになるそうです。航空局はそれを見越して、今は65歳までの再雇用という制度がつくられています。60歳過ぎても、私もだんだん近づいていますけれども、元気で何かやりたいという人は確実に増えています。そうすると大型機はなかなか基準が厳しいので、腕のいい人たちが小型機の市場でまだまだ元気に活躍していくのではないかと思います。そういう人たちによって小型機のネットワークがうまく出来上がっていくのではないかと思います。そうすると、今、大きい飛行機が中心なのですが、小型機が主役の時代がやってくるのではないかと考えています。

また、ツアーバスが今ものすごく人気になっています。平成11年に規制緩和がされて、1,600社の新規参入があって、輸送人員は2億5,000万人が3億人ぐらいになってきている。車両数も、6,000台増えていて、その増えたものが小型バス、29人乗り以下が非常に増えています。新潟にいたときもそうですし、今東京でも思うのですが、30人以下あるいは40人から50人ぐらいで町内会とか老人会が旅行する観光バスを良く見かけます。

そのうちバスだけでは物足りなくなって、飛行機で動くのではないかなと思います。さっき言った小型機は30人から60人ですから、この小型バスとちょうどいいぐらいになると思っていまして、ツアー通勤と似たような、小型機を利用したこういう貸し切りツアーが増えていくのではないかと、もう1つの思いでございます。

そういうものを一緒にすると、佐渡空港とうまく連携して、新潟空港の国内航空ネットワークを

つくっていったらどうだろうかというものを入れさせていただきました。佐渡空港 2,000 メートルということで、新潟県がされているのはよく知っているのですが、1,500 メートルでいいのではないかというのが本音のところですが、1,500 メートルですと、長さが短いだけではなくて幅も狭くなりますから、6割ぐらいの土地と6割ぐらいのお金と6割ぐらいの時間でできます。佐渡が1,500メートルになると、羽田 - 佐渡便という60人乗りぐらいの飛行機がやったりとか、さっき言った、大阪から佐渡にはツアー通勤で、50人から60人ぐらいで1泊2日旅行をしてくるような飛行機がやったりするようになると、これをうまく新潟がつかまえると、新潟から仙台、広島便が復活したり、いろんなところと結ばれて、佐渡と連携することによって、お互いの国内機能を強化できるのではないかと提案でございます。

そのためには、早め早めに。小型機は今のターミナルでは乗り降りできませんし、傘を差して雨に打たれるのは面白くないですから、気持ちよく小型機にも乗れるような仕組みとか施設を、金がかかりますから、どうやって安く入れるかといったようなことを考えながらつくっていくのが、戦略的にあるのかなということでございます。

最後にはアクセスの話をしようと思ったのですが、その前に少し加えさせていただきます。僕は福岡というまちが港や空の機能をよく生かした、そういう物流都市だと思っています。福岡というのは、実を言うと工場はほとんどありません。流通業というか、港と空港をうまく活用してまちができてまして、人口142万人です。新潟は81万人。総生産はというと、5.9兆円と2.7兆円ですから、福岡のほうがかなり生産性が高いということになります。

それを見てもらうと、運輸業の従業者は人口と比べると3倍ぐらいの差があるということになります。その内訳を見ていただくと、鉄道、道路旅客、道路貨物というのはいいのですが、海運業、航空業、倉庫業とか、付帯サービスというのは、ターミナル施設を持っていたりとか、流通ターミナルであったり、あるいはITを使ったりとか、梱包したりとか、いろいろな貨物を動かすための支援するサービスですが、このあたりが新潟の場合は2,000人です。福岡は1万人います。

さっき国際貨物の機能強化をと言ったのは、貨物が集まって新潟でいろんな差配をしていくと、この人数が増えていって、新潟空港の周辺でそういう集積ができる。勤める人も増えてきて、地元新潟にいろんな雇用の場もできる。こういうことができればいいなということです。

ぜひとも目指して欲しいのは、港と空港をよく活かしている福岡を競争相手に新潟市は見たいということを入れました。そういうことを見ていただいて、アクセスということになると、いろいろと言われているが、意味することはちょっと違うのかなということでも3つほど書きました。

1つは新幹線アクセスですが、新幹線アクセスはどっちかという地元の人には乗らないアクセスだと思います。乗っても長岡の人が乗るぐらいかなということで、地元の人には乗らない。でもさっき言った、貨物とか旅客を使った、いろいろな雇用や産業を興すための必要な手立てだと思います。要するに、新潟を北東アジアのゲートウェイに誘導する装置です。

新幹線に乗ったら新潟空港に行って、新潟空港の周辺でいろいろと打ち合わせをして、商活動をして、それでウラジオストクに行った、ハルビンに行った。帰ってきて空港周辺でいろんなビジネスをしたら、空港から新幹線に乗って帰っていく。そういうためのものが新幹線アクセスです。こんな意味を持つ空港アクセスは、今、日本にはありません。地元の人には乗らないから、誰かがつくってくれということになるのですが、新潟から新潟空港まで別料金が取れるかといったら、遠くから来る人は同じ料金じゃないと乗らないと思います。ということは、公共事業なり何なり、要

するに税金を使って空港までの施設をつくらなくてはいけないということです。それをJRにただで貸して、それで動かしていきます。それだけの価値があるかないかという面で判断すべき施設なのだろうと思っています。ちなみに、北陸新幹線は1キロ70億円ぐらいかかるのですね。通常よく言われるのは、新潟駅から新潟空港まで5キロぐらいありますから、350億円から400億円かかるとか、もっとかかるという話になっているのだろうと思います。

私が思うのは、新潟の新幹線車両基地から先なんて、時速200キロも出せるわけがないし、100キロ出せば十分ではないか。ついでに複線にする必要も何もないし、単線でいいのではないか。道路の上をうまく使ってつくっていったら、もっと安くできないのだろうかと思っています。そういう具合に工事費をどこまで下げられるか計算して、それでも実際には誰も金を出してくれませんか、税金を出してもつくる意味が本当にあるかないかを議論してみたらいいのではないだろうかという感じがします。すみません、いろいろ思いがあるのですが、かなり好き勝手なことを、今言わせていただきました。

それから、よく言われているLRT等の鉄軌道は都市機能を高める施設ということなのですが、さっき言った新潟空港の周辺にいろんな働く場所とかビジネスの場所があって、通勤客が増えたり、モールがあってアウトレットができたりして、そこにいろんな人が買い物に行くようになると、新潟空港にLRTがあっても意味があるのかなと思います。今新潟空港の周りは住宅ですから、働く場所もないですから、基本的には今やったってお客さんは乗らないなと、そんな感じがしています。そういう意味で、新潟の空港と空港周辺でどういう機能をつくり、都市機能を上げていくかという中で考えるものだと思います。

ちなみに、私はJRも、結構鉄道も好きなのですが、新潟市内はJRの駅は28あります、今朝来るときに暇だったので数えていました。仙台もいたことがあるのですが、26、27。福岡も26、27ぐらいです。新潟駅でとまるような電車じゃなくて、もっとうまい電車路線をつくと利用しやすくなるのかなと思います。そんなものをもっと利用していくのも、LRTの前に考えてもいいのかなと思っています。

当面、何がいいのだろうという、一番いいのは最後に書いたデマンドタクシーかなと思います。成田もありますし能登空港もありますけれども、前の日に、例えば古町から何分の飛行機に乗ると予約すると、1,000円の料金で家まで迎えに来て、空港まで送る。予約しておく、帰ってくると1,000円で送ってくれる。そういう予約方式なのですが、予約があると1人でも2人でも運んでくれるといったような、そんなものがあります。

新潟の場合、客が発生するのが古町や新潟駅でほとんどを占めるわけではなくて、五十嵐から寺尾からいろんなところで発生します。一つ一つのところはそんなに多くないと考えれば、デマンドタクシーみたいなそういうやり方があるのかなと思います。ぜひともいいアクセス交通を議論していただければと思います。

ちょうどいい時間になってきたのですが、最後に4月1日から政令指定都市新潟になられるということで、新潟空港は必要不可欠な基盤だと思っていますし、新潟と共に成長し、発展することを期待しております。私は最初に昭和57年に新潟に来ましたと言いましたが、上越新幹線が開通した年に来ました。そのときから早く新潟も大合併して政令指定都市になればと思っていたのですが、やっとなるということで、非常に、これで新潟も都市間競争に出発しいろんなことを考えていくということで期待しています。

ちなみに仙台のことを書いていますが、仙台市は昭和57年に東北新幹線ができました。昭和62

年に東北縦貫道が全通し、あそこも大合併をしました。泉区というベガルタ仙台の本拠地は、昔、泉市だったのですけれども、それも合併をして、90万人で平成元年に政令指定都市になりました。その後、山形・八戸・秋田自動車道とか、秋田・八戸新幹線とか、仙台空港、仙台新港の整備によって、結局、東北の一番いい位置にいますから、どんどんその集積が高まって行って、現在103万人です。秋田自動車道とか秋田新幹線で、それまで秋田の人は東京に行くとき新潟に「いなほ」で来て、上越新幹線で東京に行っていたのが、もうみんな仙台回りになっているというのはおわかりのところだと思います。

そういう意味でいうと、新潟は東北ではありませんが、ポテンシャルは上越新幹線から新潟港から新潟空港からありますから、この先の北東アジアを結ぶ回廊として、東北の仙台のような位置を占めるのではないかと期待しています。ぜひとも国際人流・物流を活発化させて、所得向上をして、都市間競争に勝ち抜き、魅力ある地域になっていただきたいと思ひますし、微力ではございますが、機会があればいろんなかたちで応援していきたいと思ひています。「フレイフレイ新潟」ということで、退屈な話でしたが終わりにさせていただきます。

どうもご清聴ありがとうございました。

司会

西田様、ありがとうございました。どうぞ大きな拍手でお送りください。

司会

閉会にあたりまして、共催者であります新潟市の都市整備局都市計画部長の斎藤隆よりごあいさつさせていただきます

斎藤部長

皆様、大変長時間にわたりましてご清聴いただきましてありがとうございました。

第1部の講演では、陳様より「海外旅行の楽しみ方」ということで観光のお話、そして第2部では西田様より「新潟空港に期待する」というお話をいただき、これからまさに新潟空港を活用していくためにどういった視点で取り組んでいけばいいのか、1つのきっかけとなるような大変貴重なお話とヒントをいただいたように思ひます。

空港を活性化するためには、より大勢の方にご利用いただくことが必要であり、また空港の需要が大きくなっていくことが、3,000m化に結びついていくものと考えます。これからも皆様に新潟空港を一層ご利用いただき、にぎやかにしていただければ大変ありがたいと思ひます。

これで、本日の会は閉会と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。

司会

ありがとうございました。以上をもちまして「新潟空港の明日を考える - 新潟空港講演会 2007 - 」終了とさせていただきます。