

新潟空港の明日を考える

新潟空港講演会2009

主催者挨拶

新潟空港3000メートル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長 敦井 榮一 氏

「新潟空港の明日を考える・新潟空港講演会2009」の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。本日は大勢の皆様からこの講演会にご参加をいただき、誠にありがとうございます。日ごろから皆様には新潟空港をご利用いただいておりますとともに、空港の整備促進にご理解とご支援を賜っていることに、厚く御礼を申し上げます。

新潟空港は平成8年に2500メートルの滑走路が整備され、平成10年には国際路線が相次いで就航し、平成11年度以降は、例年、年間20万人を越える国際線利用実績を誇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。今年度におきましては、特に後半の世界同時不況の影響もあって、新潟空港における航空需要は伸び悩んでおりますが、国際線の主力路線でございますソウル線は、ウォン安や仁川空港からの乗り継ぎ利用の増加などによって、好調な実績を上げております。

このほか新潟空港には、中国方面をはじめ独自路線ともいえるロシア・極東やリゾート路線として定着しているグアム路線といった国際定期便が就航しており、新潟県や周辺地域の発展のために、新潟空港が果たす役割は今後ますます重要になっていくものと確信しております。

私どもは人、物、情報が、新潟と世界で直接行き交うことができる3000メートル滑走路の早期実現を目指し、平成11年3月に現在の建設促進期成同盟会を立ち上げ、活動を続けてまいりました。本日の新潟空港講演会は、空港整備に関する情報を幅広く提供し、3000メートル化の機運醸成を図ることを目的に、平成15年度から毎年開催をしてまいりました。

本日は、第1部で日本大学経済学部教授の加藤一誠先生より「日本の空と新潟空港―「地域の空港」としてのあり方―」と題してお話しをいただきます。加藤先生は交通経済の専門家として、利用者の視点に立った交通政策が必要との立場でご研究をされておられます。先生のお話を通して、皆様とともに新潟空港の将来の可能性について考えてまいりたいと思っております。

第2部では「便利で楽しい！新潟空港から行く空の旅」と題し、地元新潟の各方面にご活躍されている皆様をお招きし、とっておきの海外旅行の楽しみ方や、新潟空港から行く

旅の情報について語っていただきます。本日のお話をヒントに、皆様方もそれぞれ海外旅行の楽しみ方を発見していただき、次の旅行からはぜひ新潟空港からお出かけを願いたいと思っております。

この講演会を契機といたしまして、皆様の新潟空港への理解が高まり、さらには3000メートル滑走路整備に向けた機運が県内外に広がっていくことを祈念いたしまして、挨拶とさせていただきます。

本日は、どうぞよろしく願いいたします。ありがとうございました。

新潟県副知事 神保 和男 氏

ご紹介いただきました、副知事の神保でございます。本日は「新潟空港講演会2009」に大勢の皆様からご参加いただきまして、大変ありがとうございました。また、日ごろから新潟空港の利用促進にあたりまして、ご理解とご支援をいただいておりますことを、この場を借りて厚く御礼申し上げます。

新潟空港につきましては、今ほど敦井会長さんからお話がありましたように、国内線、国際線を含めまして12の定期航空路を持つということで、日本海側最大の規模を有する空港となっております。特に福岡ー新潟便につきましては、ご出席の皆様方をはじめ県民の皆様、そして福岡県、関係する皆様方から大変ご支援をいただいておりますことになりました。引き続きさらなる増便を目指して県としても取組みを進めてまいりたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願い申し上げます。

地方空港を取り巻く情勢につきましては、のちほど先生のほうからお話があると思いますが、2010年には羽田の再拡張の工事が終わりますと、地方空港に大きな影響を及ぼすものではないかと思っております。県といたしましては、これらを睨みながらさまざまな取組みを進めているところであります。この4月からは、新潟駅南と新潟空港をノンストップで結ぶリムジンバスを運行することとしておりますし、また、ソウル、上海、グアム、などの就航地を通じたトランジットの利便性というものも強く訴えてまいりたいと思っております。さらに、今年は国体などもございますので、観光客の誘致あるいは外国人の皆様の誘致、こういうものにも取り組んでまいりたいと思っております。

新潟空港の機能をさらに高めるためには、3000メートル化が必要でありますので、これも皆様方と一緒に手を携えて取組みを進めてまいりたいと思っております。

本日の講演会がそれらの契機になることを祈念しまして、ご挨拶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。

来賓祝辞

国土交通省北陸地方整備局次長 小山 彰 氏

新潟空港3000メートル滑走路建設促進期成同盟会におかれましては、平成11年の設立以来、新潟空港を市民、県民の空港とするための活動を継続されてきたことに、深く敬意を表するしだいであります。また会員の皆様におかれましては、日ごろから国土交通行政の推進にご支援ご協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

さて、新潟空港は日本海側唯一の国土交通大臣が設置管理する空港であります。その利用は、県内はもとより、隣接県や首都圏北部等の広範囲な地域の人々から利用されております。また日本海地域における北東アジアとのゲートウェイとして、ロシア極東地域、中国東北部など特色ある航空ネットワークを形成しております。

最近新聞にも出ておりましたが、財団法人アジア太平洋観光交流センターが新潟空港の経済効果を試算しております。それによりますと、新潟空港による経済効果は年間199億円、そのうち県内にかかわる効果は125億円となっており、新潟空港が利用されることによって得られる効果は大変大きなものがあります。

また新潟空港は、国土交通省が全国で13箇所指定しております防災拠点としての重要な空港のひとつであります。利便性ととともに、防災性のさらなる強化が求められているところでもあります。これからの新潟地域が環日本海交流の中核として一層発展していくためには、国際港湾であります新潟港とともに、新潟空港のより一層の機能拡充と利用振興が不可欠と考えております。

私ども北陸地方整備局といたしましては、新潟空港の機能拡充および利便性向上に向けまして、平成21年度は滑走路の耐震化事業の現地着手や道路駐車場のバリアフリー化の整備などを進めてまいりますので、皆様方におかれましては引き続きご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

最後になりましたが、新潟空港ならびに貴同盟会のますますのご発展と本日お集まりの皆様のご健勝、また併せまして本日の講演会が楽しく有意義なものとなりますよう祈念いたします。挨拶といたします。ありがとうございました。

第一部

ご講演 「日本の空と新潟空港－「地域の空港」としてのあり方－」

日本大学経済学部教授 加藤 一誠 氏

こんにちは。今日はお呼びいただきましてありがとうございます。日本大学経済学部の加藤でございます。おそらく私は後の江口さんの前座ではないかと思っているのですが、よろしく願いいたします。

私が今日東京からまいりましたので皆さん私が標準語を使うと思われていたかもしれませんが、京都弁でお話をさせていただきます。私は出身が京都で、京都で育ち、今も家は京都にもあって、京都の気持ちも分かるし、東京のことも少しは分かる。そういう立場でお話をさせていただこうと思います。その辺りでひょっとすると現実の政策とは別の観点になるかもしれませんが、ご了解いただければと思っております。

今日は、いくつかお話をさせていただくのですが、4つほど内容を考えてまいりました。最初に、この講演会のテーマであります滑走路 3000 メートルの意味を簡単にお話させていただきます。それから新潟は東京圏といってもいいくらい首都圏に近いものですから、それが航空の場合にどういう影響があるのかという話をします。ここに私のよく知っております関西の事例を皆さんにご紹介しようと思っております。3つ目に新潟空港の利用者像を簡単に分析してみましたので、その結果をお話しします。最後に課題を申しあげたいと思います。

まず、3000 メートル化の意味でございますが、ご専門の方には釈迦に説法ですが、滑走路が長いと重い航空機が飛べるというメリットがあります。例えば戦前に日本の小さな飛行機は土煙を上げて出ていったのです。よく映画でもございますけれども。滑走路をアスファルトやコンクリートにすると重い飛行機、大きい飛行機が飛べる。大きい飛行機はどのようなメリットがあるかという、遠くへ飛べるのです。すなわち燃料をたくさん積めるということになるわけです。

つまり、滑走路を長くすると、遠くへ飛べるということになるわけでございます。それで、こういう図を描いてまいりました。これはアメリカの教科書から採っているのですが、カーブの頂点の部分を超えまると運べる量が落ちてきます。航続距離というのがあります。航続距離というのは、どれだけ飛べるかということなのですが、横軸に沿って伸びてくるのですが、カーブの頂点を超えると、航続距離を伸ばすために荷物を降

ろして燃料を積まないといけないことになるわけですね。お客さんを降ろすか、あるいは運んでいる貨物を降ろしてまで燃料を積まない、遠くへ飛ばないということになるわけです。お客さんの数が減りますので運航効率が悪くなるわけです。飛行機というのは、ここまで飛ぶのが一番効率がいいというわけです。これ以上になると、かえって飛行機の効率が悪くなるのです。

すなわち、滑走路を 3000 メートルにすると遠くへ飛べるわけです。すると、当然飛行機で行ける国が選べます。しかも、飛行機の効率のいいところまでお客さんや貨物をつめることになりますから、需要さえあれば航空会社にとってもメリットがあるわけです。

当然新潟空港の利用者も増えるはずであります。そうすると航空というのは不思議なものでして、ネットワークの密度が高くなっていきますと、またお客さんが増えていきます。新潟空港はそういうことを狙っておられるのではないのでしょうか。新潟空港にはお聞きしましたところ、技術的な理由もあるそうですけれども、一番の理由はこれだということです。

ところが、ご承知のように、現在はこの景気でございます。航空のなかでも一番ダメージを受けているのは貨物なのですけれども、不況になりまして昨年対 6 割減とか、そういう数字がごろごろ出ております。航空旅客も国内は今まで比較的好調だったのですけれども、そこにも影響が出てきています。

この状況で 3000 メートルというのは、いくら将来の需要があるからと言っても根拠を示すことが難しいでしょう。私はよく申し上げるのですが、今は準備期間ではないでしょうか。お客さんが増えてしまいますとできないことがあります。それを今のうちに準備する。すなわち、いろいろな手を打っておく時期だろうと思っているのですね。

どういう手を打つかと言いますと、空港があっても航空会社はそう簡単に便を張ってくれないです。いくら人口が多いからといっても、航空会社は機回しのことを考えますから、そう簡単に張れないのです。その時、航空会社と空港関係者の人的関係というのは非常に重要だと言われています。これは一朝一夕にできるものではないので、今のうちに相手先の市町村といろいろな協議をすることが重要です。すでにやっておられるのであればよいですが、景気の厳しい今のうちにできることをしておく。おそらくこれが直近の課題だろうと私は思っております。関係づくりならばすぐに始められることだろうと思います。

次に、新潟の現況です。データを拝見しますと、かなりの新潟県民が成田から出国しています。国際空港である新潟があるにもかかわらず、新潟から出ずに成田へ行く。新潟は

大韓航空を使いますと、非常に乗り継ぎのいい空港になっているにもかかわらず、成田へ行く。これをどう考えたらよいのでしょうか。

短期的に考えるとどうかというと、まず、人間はけっこう賢くて経済合理性に合った行動をとる。だから、コストのかかることは嫌でございまして、便数が多くていろいろな国に行けるから成田の満足度が高い。それが地理的に近い新潟空港の満足を上回っているわけです。単純な話でございまして。これだったら新潟にとっては、全然よいことはないではないかと思われるでしょうが、私はそう考えません。

日本人の海外旅行者数は1700万人です。日本人は1億人少しですから、だいたい6人に1人が出ていると。では、昔ドルの持ち出し制限があったときに比べたら、日本人は比べ物にならないほど海外に出ているのですけれど、果たしてそうでしょうか。

特に最近の学生さんと接している身としましては、かれらは旅行に行かないということに気がつきます。旅行へ行かずに、まじめに授業へ出て寝るのです。本当に寝るのですね。これは余談ですが、だいたい理解が一番怪しいのは前にずっと座って首をよく振る学生です。ふんふんと首を振っている学生に、「今何を言っていた」と聞いてもだいたい言えないのです。

それはそうとして、若い人には旅行に対するバリアがあるのですね。近くで満足できるといえばそれまでなのですけれども。だから、そのような人には成田でもまず海外に行ってくださいとすることが重要なのです。海外の良さがわかれば、次は新潟を選ぶ可能性がでてくるわけです。現に今、新潟からソウル線の利用率が非常に高い。これはテレビで見たり、ソウルへ実際行った人がソウルの買い物はよかった。特定の名前ですけれども、ロッテの免税店で欲しいものがあるから、皆行くわけです。

したがって、成田から海外へ行っていただくこと自体は悪いことではない。今後は選択肢として新潟の便を残すべきであると思います。それで新潟線の需要は増えます。だから、成田の存在を否定するというのは、逆にマイナスではないかと思っています。

次にこの地図を見ていただきたいと思います。あえてここには図だけを示しています。少しヒントがあるのですが、グリーンを大阪としています。オレンジを関西としています。左と右を比べますと、右のほうがグリーンが多くなっています。これは出発市町村ごとに関西空港を使う人が多いのか、大阪空港を使う人が多いのかを色分けした地図です。

左は関空ができた当時の分布でございまして。オレンジがかなり多い。関空はこの辺りにあるのです。南部に住む人はやはり関空を使っていた。ところがわずか2年のうちに、オ

ゼロゲームのように伊丹を使うようになっていくのがわかります。伊丹というのは人口の多いところにあるわけですね。非常に便利な空港です。何を言いたいかと申しますと、ここでも人間はやはり経済合理性に基づいて、便利なところを利用するということです。特に関西人というのはけちで有名です。皆、自分の時間コストを節約するために伊丹を使うのです。

マスコミでは関空、関空と言っていますけれど、1600万人ほどの関西人は伊丹を使っているのです。関空へ国内線に移した途端に便がなくなってしまった福島のような例もあるわけです。ということは、いくら政策的に誘導しようが、人間の経済合理性には勝てないところがある。これは大きな教訓だろうと思うのですね。

さらにこういうデータがあるのです。これはあまり表に出ません。この図は今から8年前になりますけれども、本当に空港を利用している人にアンケートを取った結果です。赤で囲んだところに、時間、距離が短い、乗り継ぎが少ない、費用が安いとあります。伊丹の青い所が大きいですね。これは時間、距離が短いから伊丹を使いました、費用が安いから伊丹を使いましたということです。

ところが関空は赤いのが多いと思います。赤と緑が3割位あるのですけれど、上の3つは「関空しかなかった。関空を使わされた」という人達でございます。先ほど申し上げたとおり、関空というのは仕方ないから使っていますということがここに出ているわけです。

伊丹は自分で選んで使っているわけです。だからリピーターが来るわけです。伊丹の旅客はなかなか減らない。確かに今少し減って1600万人になってはいますけれども、最盛期で1800万人位利用していたのです。ここにも、利用者が望む空港がいいという大きな教訓がありますね。

新潟を積極的に選択していただくような空港にするためにはどうするのか、ということですが、その前に今までの話をまとめておきます。新潟は旧区分になるのですけれども、第2種空港であり、国が設置管理をする形で維持されている空港ということになります。統計を見ても2種空港の中で国際線の比率が一番高い空港なのです。当然、旅客数は120万人ぐらいですから、それほど多いとは言えないのですけれども、国際線の比率が非常に高い。

したがって、繰り返しになりますが、海外へのバリアをなくすことをまず考えなければいけない。そのために住民に便利な空港をつくりましょうという。それが需要の維持と創出であり、ここまでの小さな結論です。これが3000メートルの前にしなければならな

いことです。

さて次の図は航空需要の決定要因と言われているものを並べたもので、交通論の授業ではこういうことをお話しています。左側に経済成長というのがあるのですが、航空は経済成長に敏感です。GDPすなわち皆さんの給料が1パーセント増えますと、航空旅客というのは、それ以上増えます。貨物は2パーセントぐらい増えるという具合です。ということは皆さんの給料が増えれば増えるほど、数倍のスピードで航空旅客は伸びていくということです。

今、中国が経済成長8パーセントと申していますが、8かける2で16パーセントぐらい毎年航空が伸びるという道筋なのです。中国の航空需要が16パーセント伸びることは、当然片方の空港の需要も増えるわけです。これは過去のデータから明らかです。現在はマイナス成長ですから、航空業界にとって非常に厳しいことが統計としてすぐ出てきます。

運賃ですけれども、運賃は安いほうがお客さんは増えますが、これについてはあとでお話を申し上げます。

運行頻度というのがありますが、これは東京以外の空港へ行きますと朝晩2回という便がよくあるのです。これは非常に不便でございまして、かえってお客さんが離れていくことがあります。頻度が高くなればなるほど航空旅客は伸びる。だから日本で、あるいは世界で一番儲かると言われている路線は東京～千歳間なのですけれども、世界でも有数の混雑路線です。だいたい乗客が1000万人弱いるのですけれども、あそこの頻度をご覧になったら分かるのですけれども、いつ行っても東京行き、札幌行きがある。だから電車で行かずに飛行機で行くとなってくるわけでございます。だからある程度、便数の厚みを増やすというのが、おそらく新潟の今後の課題になろうと思っております。

それからロイヤリティというのはマイレージです。最近マイレージが流行りですけれども、なかなか捨てがたいものですね。この心理とコストを利用したのがロイヤリティ戦略ということで、全日空のお客さんは、なかなか全日空から離れないですね。そういうことを言っています。

それから今日のメインのテーマは、空港アクセスでございます。これが非常に重要です。この話もあとでまとめていたします。

それから乗継ぎの利便性でございます。これと空港アクセスというのは一体でございまして、この部分というのが新潟空港の魅力だと思うのです。私なりに、余所者が見た新潟

空港という話を後でさせていただこうと思います。皆さんそれで間違っていたら間違っているとご指摘ください。

それでは、アクセスの重要性を説明するためにいくつか準備をいたします。こういう図を持ってきました。これは平成元年から平成13年と少し前なのですが、航空運賃の平均運賃を示しています。どれぐらい下がったかは一目瞭然ですね。だいたい10年位で3割位運賃が下がりました。皆さんが海外へ行くのが行き易くなったというのは、航空運賃が安いからと思っていらっしゃるわけでありませう。

これはいわゆる規制緩和によって、日本では1987年以降、いろいろな航空の規制がなくなってきて、運賃の規制もなくなってきました。幅運賃という過渡的なルールがあったのですが、今はそれもなくなりまして、皆さんは非常に安いチケットが手に入る。

おそらく皆さんがエアラインのチケットを買うときにインターネットでお買いになりますと、前日までに買ったら非常に安い値段で買えますね。皆さんはそういうチケットの買い方をされていますから、ほとんど正規料金で乗る人はいないわけです。

皆さんはそれが当たり前だと思っていらっしゃる。ということは、自分の旅行にかかる費用というのは最初から予想されていますから、その中で運賃を見積もられていますね。結局、旅行費用の安さはもう擦り込まれたとこういうことになるわけでございます。

余談になりますけれど、ここに航空会社の方がおられたら非常に申し訳ないのですが、日本の場合、新幹線と競合しない路線、例えば東京～沖縄、東京～北海道と、東京～大阪、大阪～福岡という路線の運賃体系が違うのです。

新幹線と競合できるような運賃を付けていますので、競争するところの運賃は相対的に安くなっている。距離比例ではなくなっている。しかも、また路線が1社独占かどうかによって運賃が違う。1社独占でやっているというところは、皆さんは体験的に分かりますけれども、だいたい高くなっております。割引きをしないわけです。

次にこういうお絵描きをして参りました。私はここに乗換コストと書いたのですが、皆さんが乗り物を乗り換えられるときに、雨の中の乗り換えだと傘をささないといけませんし、階段は嫌でございますね。人間にとって苦痛でございます。これを経済学ではコストと考えます。すなわち移動の中で乗り換えがあるということはコストかかるわけです。不便であればあるほどコストがかかっているとなるわけです。そうするとバスがあったり、車があったり、鉄道があったりして運賃部分が低くなっても、この周辺の乗り換えコストというのがあるわけです。

例えば、車で空港まで行ったところ車が混んでいたと。駐車場の場所を見つけるためにイライラしている。これもコストですね。おまけにここで駐車料金を払わされる。それでようやく飛行機に乗ったとなるわけですね。

一方、バスで行きます。バスで行くと車と違って駐車料金はいらなわけです。だけど時間が余計かかる。日本の都市部の空港は特徴がありまして、鉄軌道の利用者が多いのですね。鉄軌道は定時性があるので、都会の混雑空港では便利なのですね。これは実は全部コストを考えての行動でございます。

だから、もし運賃が安くなればなるほど、アクセスコストが大きいものとして認識されるのですね。アクセスコストをどうやって下げるかというのがこれから重要なのです。

新潟空港のアクセス条件を明確にするために、こういうデータをご覧ください。空港の分類をアクセス手段で分類し直してみました。そうしますと、福岡、羽田、伊丹、新千歳、那覇では多くの人が鉄道で行くことがわかります。これが日本の特徴と言ってよく、宮崎を除いて、1千万人以上の乗降客があるところは、大概鉄道で行くというのがパターンになっています。これはアメリカではあまりないケースです。

もうひとつ、ここを見ていただきますと、青い部分があり、これは自動車系アクセスを示しています。数から見て分かりますように、圧倒的に日本の空港は自動車系アクセスを使っているのです。自動車にはバスもありますし、タクシーもありますけれど、自家用車が圧倒的に多い。

新潟の場合はアクセスシェアを見ますと、自家用車とタクシーが1、2位になっていますので、自家用車・タクシー系の空港という形といえます。おなじ形態をとる空港に富山と松山があります。これについては、もう少し分析をする必要があります。つまり、自家用車やタクシーなどの自家用車系を利用する人がたくさんおられるのだから、どういう政策になってくるかは明らかであります。

また、経済学の研究者というのは何かと理屈を言いたがるのですが、私もこのような行動に何らかの理由があるのではないかと計算してみました。式を書いてあるのでややこしいと思われるかもしれませんが、この結論は非常に簡単なことです。まずアクセスに公共交通機関、すなわちバスや電車を使う空港ほど自家用車のコストが高いのです。自家用車のコストが高いほど、公共交通機関に利用者が流れるということを言っています。

例えば、新潟空港で駐車料金を上げますと、バスに乗る人が多くなるのではないかとということがいえるわけです。これは鉄道ですけれど、鉄軌道のある空港では、公共交通、鉄

道利用をします、ということを示しています。次の符号がまたプラスになっているのは、バスのサービスの質を示しております。たとえば、新潟のバスの路線の時刻表をご覧いただきたいのですが、時間刻みになっています。反対に空港によっては飛行機の発着に合わせてバスを張り付けているところがあるのですね。その二つのパターンをとってみたのです。その結果、新潟のような時刻表をつくって数分刻みに運行しているところほど公共交通を使うという結果が出ました。

ここから何が言えるかといいますと、新潟の場合は、今度バスを非常に便利にされるということですから、もしバスを利用してほしいというのであれば駐車料金を上げればよいし、バスに定時性を持たせればよいわけです。逆に自家用車の利用が新潟空港は多いわけですから、それをさらに増やしたければ駐車料金を下げればよいということになります。またバスを不便にすると、自家用車のシェアが増えるでしょうね。これが全国的な観点かの結論ですが。ただ、後で申しますように、事態はそう簡単ではございません。

次に参りたいと思います。私はこれまでアクセスということを書いてまいりましたので、インターモーダルズムという考え方をご紹介したいと思います。今から 20 年ぐらい前になるでしょうか、アメリカのお役所が最初に政策に採用しまして日本でも言葉を換えて、こういうことを言われました。簡単に言えば、交通間の継ぎ目をなくすということです。例えばバス停と鉄道駅の継ぎ目をなくする。階段ではなくエスカレーターで行けるようにするとか、あるいはエレベーターで行けるとかです。

空港へ行くまでに、いろいろな乗り物があるわけですね。乗り物間のバリアをなくすという考え方をインターモーダルズムと申します。アメリカでは自家用車だと思っておられるかもしれませんが、全然違ったことをやっている都市もあるのです。例えば、空港が中心部から遠いのか、あるいは近いのかによっていろいろな仕組みを変えてみるわけです。空港が町から遠い場合は、都心部へできるかぎり便利に行くために、だいたい駐車料金を安くして自家用車を使いやすくするとか、近い場合は公共交通を利用しやすいようにするという方法です。

ヨーロッパは別で、アメリカのワシントン DC にナショナル空港というのがあるのですが、地下鉄が都心部から 10 分少しなのです。アメリカの中では珍しい空港なのですけれども、このような空港では地下鉄を走らせて、その乗り継ぎを便利にして都心部へ行かそうというわけです。そうすると周辺の道路混雑がなくなるというわけです。これは一部のご紹介なのですけれども、料金や価格という概念を念頭において整備をやっていただければと思

います。それが空港利用者が増えることになりますから。

次に、分担率という計算をしました。新潟県の県民がどういう交通機関を使って他県へ行くかというものです。1990年のデータと一番直近だった2005年のデータです。これを見ていただきますと、上へ行けば行くほど、黒が多くなる。航空をほとんど使っていないという意味で、新潟の場合は、東は真っ黒、北海道以外は飛行機にほとんど乗っていないということがはっきり出ているわけです。新潟の飛行機は西へ向いていたかなければならないということがはっきりするわけです。

しかし、2005年と1990年を比べますと、明らかに2005年には黄色が多い。航空のシェアが増えているわけです。これは関係者のご努力だと思うのですが、新潟も新幹線がなくなって、ご苦労されて路線を張ってこられたわけですから、その努力が見えているのではないかと思っております。

そうするとトレンド、過去から現在をどういうふうに見るかという、航空のシェアは右へ上がっているわけですから、この右上がりを取りこまない手はないわけで、私は関西人としてこれからもぜひ西のマーケットを狙ってくださいということを申し上げておきたいと思います。

もう1点、これは新潟県に来る方なのですけれども、新潟県に来る人も以前はほとんど遠い所ですら鉄道で来ていたのですね。ところが2005年を見ていただきますと黄色が増えているのがわかります。ということは、兵庫県とか少なくとも関西の都市圏の人たち、それから九州の福岡、などはかなり航空利用者が多くなっていますね。こういうことがここから見てとれるわけでございます。

青い色は100パーセント航空利用者なのですけれども、新潟県から出る人は、九州の方は宮崎、熊本、大分へは2005年については100パーセントが航空で行っておられます。元はもう少し少なかったのですが、そうなっている。こちらも同じで新潟県に来る場合でも、九州の方は航空を使っているということが分かるのでございます。

ここで私がもうひとつ申し上げたいことがあります。日本の特徴のひとつに新幹線網がございます。先ほど申しましたように、新潟の航空の分担率は増えてきたのでございますけれども、確定的なことは申し上げにくいのですが、やはり鉄道というものが非常に強い位置を占めております。さらに、これは科学的とはいえませんが日本では鉄道に対する愛着をもつ人が多いように見えます。新幹線ができますと圧倒的に新幹線に乗り換えてしまっ、航空は負けてしまうのです。

具体的な例は、山形でございます。山形まで新幹線が行っていないときは、東京から航空で行っていました。ところが新幹線が行った途端にオセロゲームのように変わりました。今、青森もそうです。変わってしまいました。

何が起ころかという、2011年に西の空の異変、これは私が付けた名前ですが、大阪から九州に新幹線が直通で行くのです。だいたい3時間圏ぐらいになるのですね。鹿児島まで4時間ぐらいになるのですけれど、大阪から西はお客様の流動のパターンがかなり変わるといことが予想されます。

これは新潟に関係がないと思われるかもしれませんが、そうではなくて、大阪の伊丹空港というのは、先ほど申しましたように非常に便利な空港で1600万人が使っているのですね。その空港のスロットが空くかもしれない。これは分からないですよ。熊本は今8往復あります。鹿児島が12往復あります。これから機材を小さくするかも知れませんが、新幹線ができますと今ほどの需要はおそらくないです。過去の例からいきますと、航空便が間引きされることになる。そうすると大阪のスロットが空く。新潟にとってはチャンスでございます。

先ほど、結論みたいなものが出ていますのですけれども、今度新潟から大阪便が増えるそうであります。大阪というのは新潟と定期的にたくさんの流動がございまして、大阪を狙わない手はない。しかもアクセスコストの非常に安い伊丹を狙わない手はないという気が私はいたしております。伊丹は公害問題があると思っていられるかもしれませんが、今の飛行機はかなり低騒音になっております。もちろん、大型機では言っておりません。だいたい中小型機、120人前後です。それくらいで行っていただきますと、公害問題はクリアされています。西を向いていただくとともに、分析には全国的な視点を持っていただいて路線を考えていただきたい。これが路線に関する私の考え方でございます。

もう1点でございます。私は仲間と一緒に今、航空政策研究会というところで空港ごとの収支を計算しているのです。空港というのは先ほど簡単にいかないと申し上げたことはこれなのですけれども、空港の基幹部分を管理しているのは確かに国なのです。ところが先ほどの駐車場は空港環境整備協会という国交省管轄の財団法人が管理しています。これは全国21の空港の駐車場を管理して、駐車料金を稼いでいるわけです。これは収支の報告が出ています。

そしてターミナルビル会社がまた別にあります。新潟もそうですけれども、ターミナルビルは別の運営主体がやっている。空港といった場合、どれを空港かと言いますと、一般

的に飛行機の使う部分のみを空港と考えられているのですね。

ところがこれはおかしいでしょう。空港と言った場合には、われわれ使う方はまず一番初めにどこへ行くかと、駐車場へ行くのですね。ターミナルで買い物をするのですね。ジュースを飲むのですね。お蕎麦を食べるのですね。そしていよいよ飛行機の搭乗となりますから、われわれはこれらはセットではないかと。もし空港の基幹部分がなかったら、みんなターミナルだけ使いますかという質問をしたら、おそらくノーでございましょう。

これが世界では主流になっているのです。ところが日本では、これは歴史的に戦後、政府がこんな金儲けをしてはいけないということで当時の知恵で儲かるところを分割したのです。その流れがずっとございまして、今、分割統治という形になっている。今、航空政策研究会の試算では、これらの合計でやろうとしているのです。

私が申し上げたいのは、一体であるべき空港が別で管理されている。そうすると、どうということが起こるかという、これは特に新潟の場合は、第2種Aですから基幹部分のコストが要れば国が全部やってくれます。

ところがすぐ近隣の富山は第3種と申しまして、維持管理に関しましては、補助は出ずに全部自治体で運営をしておられる。第3種ではどんなことが起こっているかという、着陸料を値引いています。ある1つの空港が値引いたら、全部が値引きをして、今は値引きが当たり前になっています。

ところが第2種は国が管理しているために、そんな値引きはできません。ということは普通お商売をしておられたら、売れなかったら値引くか安売りをするのですけれども、それはできないという現状があるわけです。

しかも、ここで値引きできないから、ターミナルや駐車場で儲けようかと。といっても別団体ですから、これもできない。先ほどのアクセスコストはかなり下がってきて、駐車料金が今1日頭打ちで800円ですね。800円というのは、1泊しますと丸2日で1600円払うということになります。それでは空港を使ってほしいから駐車料金が低いから値引きしたいといってもこれは別の団体が管理しているからできないわけです。空港というのはこのようにがんじがらめなのです。その中でお客だけを増やせといっても無理ではないかと思うわけです。おそらく長期的にはこれらを一体で考えていかななくてはならないというのが、われわれ研究者のほぼ一致した意見なのです。

これは後でお話しようと思っているのですけれども、今年の国会で国土交通大臣が空港別収支を開示するというをおっしゃって、それも今年度中を目途にとおっしゃったの

です。今年度は時間がありませんので出るかどうか分かりませんが、もうすぐ出てくるでしょう。一部は一昨年(2019年)の4月に出ていますので、9つほどの空港が出ています。黒字とか赤字というのがはっきり出でしまいました。それがもうすぐもっとはっきり出てまいります。

経営者の皆さんがおられると思いますので、あえて経営と言いますが、空港の場合、経営と絶対言わないのです。運営と言うのです。経営していないから、運営ということになっているのでしょう。路便の決定は海外では基本的には航空会社と空港だけ行うのですが、特に日本(新潟)の場合、羽田で飛ばす場合には国がスロットを割り振っていますので、自分で勝手に交渉してというわけにいかない。幸い新潟は、羽田便はありませんので、大阪は不透明ですが、自由度の高いところと結んでいける。特に海外とはそういうことができる。すでにやっておられますのですね。それを積極展開されるのはひとつの方法です。

ただ、日本の大概の空港で考えていることは、海外のエアラインを持ってきて、それで路線を結んでもらおうということです。したがってそういう形で、東京以外の空港は競争になってくるだろうと思うのですね。その時に新潟は先ほど申しましたように、親方日の丸といういい面と不利な面があるのですね。そこをどう考えるかですけれども、現在はそのメリットを享受しておられるわけです。国の負担で整備をしておられるからです。

そして採算性を考慮しない。ただ、私は採算性という言い方がおかしいと思ってまして、もし採算が合うのだったら国がしないで民間がやればいいのです。儲からないから国がやっているという言い方ができます。ただ、今後は少し違うぞということを私は申し上げておこうと思っています。

先ほども申しましたように、空港の収支が開示されて、これがマスコミに出ますと住民はどのような反応をするのでしょうか。もし新潟の収支があまり良くないという結果が出たら「えっどうなっているの、うちの空港は」と、きつと言うでしょう。今、国のほうが空港整備特別会計からまとめてやっているのですけれども、それを見直そうと言っていますので、おそらく今後かなりの空港では、いろいろなことを考えていかないといけないのではないのでしょうか。空港に関しては協議会を作って、「地元で考えていけ」という方針が出ていますので、地元の空港として経営をする契機ではないかと私は思っています。

新潟の場合、政令指定都市になられたわけですし、人口の集積がございます。しかも今後も取り込んでいける可能性があるわけですね。そうすると乗客は増える可能性がある。それをまず考えていかないといけない。

そこで制約があるのです。新潟固有の問題と厳しい言葉を書いているのですけれども、これもデータを見ていたらよくわかるのですけれども、新潟は中小型機の比率がけっこう高いのです。中小型機というのは最初に申しましたように、軽いものですから着陸するとき滑走路をあまり傷めない。滑走路を使う料金を着陸料と言うのですが、だから中小型機は着陸料が安いのです。例えば、今は少なくなりましたが747というのは大型で滑走路を傷めますので、着陸料は高いのです。これがちょっとネックになるかもしれない。あまり便数を増やしても収入が伸びない可能性があります。だから必要以上に努力をしないといけない可能性があります。

もうひとつは、実際は雪が降らないそうなのですが、日本の空港を見たときに、北は北海道まで空港が並んでいます。その北海道まで見ますと雪というファクターが非常に大きい。インフラに雪というのはコストとイコールでして、道路もそうです。雪の降る空港は維持費が高いというのが通り相場になっております。雪が降らなくても準備をしておかないといけませんので、除雪費のコストをどう考えるかです。これは新潟が負うべきかどうかというのは私には疑問ですけれども、こういうことを今後考えないといけない。

それから国際線の比率が高いということは、外国の影響を受けやすいということなのです。例えば中国でSARS（重症急性呼吸器症候群）が起こった、四川大地震が起こったといったら一気にお客さんが減るわけですね。外国の影響で日本の空港運営がだめになるという可能性はある。

確かに国際線で独自の路線をロシアとの間でもっておられます。しかし、今後国内線も考えていかなければ不安定要因というのが除けないと思います。国内線も西へ向かって整えていく。そのために路線のある両方の自治体の交流というのをぜひ考えていただきたい。

あとは新潟県に対する私のお願いなのですが、空港というのはやはり地元が育てるものなのです。一番いい例が能登だと思っておりますけれども、能登は搭乗率の保証を地元がしておられるのです。新潟があのようにせよと言っているのではないのですけれども、県民の意識として新潟の空港なのだという考えで運営していくべきだと思っております。それではじめて、西へ行くときには、同じ時間だったら飛行機を使おうではないかとなるわけです。飛行機は昔のように高級品ではございません。特に私のように頸にむち打ちの後遺症を持っていますと、こういう人は乗車時間の短い飛行機は楽なのです。東京～大阪だと新幹線だと2時間半、飛行機では1時間で済みます。飛行機の良さはいろいろなところにあります。ぜひそのように考えて飛行機を使っていくことこそが空港を育てる最大の手段で

あります。

それから協議会のことですが、地元の人が勝手な意見を言ってという人がいますが、体感にもとづく地元の意見はだいたい正しいのです。ものを言っていくということは非常に大事かと思えます。空港、特にターミナルビルの売上と内訳は、それぞれの地域によって全然違うのです。これだけは決して人口で決まらない。お客さんの数でも決まらない。工夫なのです。だからターミナルビルの場合は地元の知恵を出す。これが大事だと思えます。

それから最後に、少し厳しいのですけれども、空港施設の投資などについては無駄遣いをしないようにできるだけモニタリング、監視をしていくことが大事かなと思っているし、だいでございます。

長々と申してまいりましたけれど、関東というてんぷらの衣を着た関西人が申し上げた新潟空港論でございました。ただ、私は航空需要を増やすことは日本経済にとってもいいことだと思っています。日本経済が伸びれば航空需要が増えますので、航空需要はひとつのバロメーターなのです。皆様には、地域経済のこととあわせて航空と空港を考えていただければなと思ってお話をさせていただきました。

そろそろ時間かと思いますので、これで私の話を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

第二部

座談会「便利で楽しい！新潟空港から行く空の旅」

司会 皆様、あらためまして、こんにちは。第2部の座談会を開始したいと思います。
「新潟空港の明日を考える・新潟空港講演会 2009」の第2部は「便利で楽しい！新潟空港から行く空の旅」と題しまして座談会を行ってまいります。それでは本日の座談会の出席者をご紹介します。まず私のお隣から、月刊にいがたタウン情報発行人 棚橋和博さんです。そして愛宕商事株式会社ビジット・ニイガタ旅行事業部長 田中湖雄さんです。最後は新潟お笑い集団NAMARA代表 江口歩さんです。進行役は引き続き小野沢裕子です。よろしくお願いいたします。

さて、急にトーンが変わりましたが、新潟空港から行く海外旅行楽しいよ、空港楽しいよ、空港行ってみるといいんじゃない、何か楽しそうだよというような話ができるといいなと思っているのですが、まず自己紹介を1分ぐらいずつ、もし10分したかったら10分していただいても。では棚橋さんからお願いします。

棚橋 こんにちは。月刊にいがたタウン情報をはじめ各種媒体を発行させていただいております棚橋和博といたします。会社はジョイフルタウンといたします。50歳です。ご覧いただいたことがあるかもしれませんが、このようなタウン情報誌を毎月発行させていただいております。ちょっと宣伝ですが、今年の2月で通巻400号を発行させていただきました。35年近くというかたちになりますが、今月号をこんなふうの開くと、「この春、新潟空港発着旅行がさらに便利になりました」というような誌面などもございます。今、書店、コンビニ等に並んでおりますので、立ち読みでもけっこうですので、ぜひお読みいただければと思います。

今日は、私、本音を言いますと旅嫌いでございますので、なぜ嫌いかどうということだったら旅に行くのかというお話をさせていただければと、編集者目線でやらせていただければと思いますので、ぜひ楽しく座談会に参加させていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

司会 ちなみに、それはおいくらなんですか。

棚橋 350円でございます。

司会 安いですね。

棚橋 ありがとうございます。

司会 それでは田中さん、お願いします。

田中 こんにちは。私は愛宕商事のビジット・ニイガタ旅行事業部というところで、旅行や観光の仕事をやっております田中湖雄と申します。よろしくお願いいたします。

私はもともとは、生まれは佐渡でして、以前東京の大手旅行会社におりまして、当時、平成の初期のころですけれども、佐渡の観光客がどんどん減っていくのが、東京にいてすごく心痛で何とかしなければいけないと。旅行会社のときに、佐渡にお客さまを送るにしてもやはり限度があるのですね。海外に行きたい人、海外ですから佐渡に行きましようと言うわけにもいかないのです。これは何とかせにゃならんということで、12年ぐらい前に東京から新潟に戻ってきました。

旅行の仕事もさることながら、旅行というのは、どちらかという遠くに連れて行くのですけれども、呼んでくるということをそのころから勉強し始めました。ちょうどそのころ、隣にいる江口さんとも知り合いになって、とにかく新潟を元気にしていきたいという話をしていました。

旅行会社のころは、送客といって新潟に送る客という立場で、新潟に戻ってきたときは新潟に人を呼ばなければならないということで、集客という言葉をよく使ったのですけれども、ここ数年前からは交流客といってお互いに行ったり来たりという交流客という名称を使うようになりました。新潟県の定住人口は240万人ぐらいですけれども、毎年1万5千人ぐらい減っていきます。定住人口が1人減ると、それに相当するものは国内ですと22人の観光客、来客を呼ばなければならない。海外ですと、その3分の1の7人でだいたいそれに相当するそうです。ですから、いかに交流するということが大事かということです。それで3年ほど前に、当時新潟県で中国の観光客を呼ぶ資格を持っている会社が旅行会社で1社もなかったのです。3年前にうちの会社で、初めてその資格を当時の国土交通省の認可をもらいまして、今、われわれの会社の中では中国人スタッフが二人いて、中国からのお客様の対応もしております。なかなか、私、こういう席がそう多くないもので、発言も多少いい加減なことを言うかもしれませんが、ひとつよろしくお願いします。

司会 よろしく申し上げます。はい、江口さん。

江口 しかし長い自己紹介でしたね。新潟のお笑い集団NAMARAというものですが、たぶん、知らない人がほとんどだと思うので、ちょっとどれぐらい知っているか。新潟お笑い集団NAMARAを知っている、もしくは知らないという人、手を挙げてもらえますか。一応、四十肩ではない限り手が挙がる仕組みになっているのですけど。知っていると

いう、実際、本当に知っているというのは。ああ、けっこう高齢者にも。

田中 すごい認知度ですね。

江口 なるほど、ちょっと安心しました。じゃあ、そんなこんなでしゃべりますので、ひとつよろしくをお願いします。

司会 よろしくをお願いします。よかったですね。両手を挙げそうな方もいらっしゃいました。今日は海外旅行、そして旅行は楽しいよという話をしようと思いましたが、棚橋さんは旅嫌いということだったので、そこをまず。

田中さんが、実は海外渡航回数が 200 回を超えるとうかがったのですが、200 回、どこ
の国へ行かれましたか。

江口 全部言わなくていいですからね。

田中 ええ。40 カ国ぐらいですね。そう変わったところには行っていませんので。もともとは、当時まだ卒業旅行という言葉はなかったのですけれども、大学4年生のときにアメリカに2カ月、往復の切符だけ買って行ったのが海外旅行のももとのスタートですね。そのときにはすでに旅行会社に内定が決まっています、旅行会社に入ると添乗員という仕事で年間多いときで10数回、少ないときでも数回以上は行っているという立場だったので。

江口 だから、どこへ行ったかと聞いているんですよ。

田中 ええ。一番よかったのは、セーシェルという、インド洋に島があるんですけど。なぜかという、それはハネムーンで行ったんですよ。セーシェルというところは最高で、たぶん添乗員では行けないなと思ったので、そこに行って。

司会 誰と行ったかというのが一番よかった。

田中 それはもちろん、ハネムーンですから。それを言うと、もうひとつ自慢話ではないですけれども、この前、結婚して25周年、当時ウエディングドレスは色物がはやっていたのです。白いものじゃなかったんで、うちの女房が一回白いものを着てみたいという話があったので、去年そのドレスを着に、グアムへ25周年の旅行に行ってきました。

江口 それもね、その前にけっこうすったもんだがあったんです。

田中 まあ、そういう話はね。

江口 それをリカバリーするために。

田中 それはよく男が使う手ですね。

司会 声が大きくなりましたね、田中さん。

田中 あと、スイスとかカナダとか、僕はあまり山登りが好きじゃないんですけども、楽に移動手段を使いながら行けるというので、スイスとかカナダとか、そういうところもお勧めですね。あと面白いところでは、これもちょっと前に経験したことで、これは新潟空港から行ったんですけども、12月にハルピンに行ったんですね。12月に行ったときに、当時スキー祭りに招待されまして、オープニングに行ってきたんですけど、マイナス17度。帰ってきて翌日に今度パラオに行ったのですけれども、パラオに行くとも温度が35度ですよ。だから52度ぐらいの気温差を1日にして体験したというのが、非常に面白いというか。体調はガタガタでしたけれども非常に楽しかったですね。

そういう意味では、中国は新潟からも近いですし、去年まで餃子の問題とかありましたけれども、定期便も2便飛んでいますし、本当に国内みたいな感覚で行けるようになったので、今後の中国というのもすごくお勧めだと思いますね。

司会 さすがに40カ国行っていらっしゃると、その中で思い出に残っている土地といってもたくさん出てくるのでしょうか。セーシェルが一番印象に残っていると。

棚橋さんは、先ほど旅嫌いだとおっしゃっていましたが、その旅嫌いの棚橋さんの中に、印象的な旅、よかった旅というのはありますか。なぜ嫌いなのかまずお聞きしましょうか。

棚橋 そうですね。ありがとうございます。あてどない、何となく電車に乗って、延々一日使って最北端とか最南端に行くというのがどうも苦手で。窓から見る景色を、たそがれて見るというのがだめなんです。だから目的地に一瞬にして着く。

司会 じゃあ、飛行機はいいんじゃないですか。

棚橋 もう大好きですね。見てください。ここの空気、読んでいますから。飛行機で行くのは好きで、何て瞬間的に着くんだという。それとやっぱり、何か目的がないと行きたくないんですね。あそこのあれが見たいからということじゃなくて、あそこに何か出来事が起きて、じゃあそれに出かけようとか。だからオリンピックとか、このあいだのWBCとか、暇だったらすぐに行っていますね。

司会 え、WBCも行ってこられたんですか。

棚橋 すみません、テレビで観戦していました。

司会 ああ、テレビで。もう行って戻ってこられたばかりかと思いました。

棚橋 来たかのように。そのぐらい言っておかないと江口さんに勝てないので。

司会 棚橋さんは思い出に残っている海外旅行というのはありますか。

棚橋 私は、ほとんど偏っているんですけど。アメリカ大好きなので、ニューヨークと、数多く行っているのはハワイですね。目的は、ニューヨークに行くのは趣味ですけども、僕は音楽が大好きなので、だいたいアメリカのニューヨークに行くと、このホールの3倍ぐらいあるレコード店があるんですよ。そこに3日ぐらい通って。だから旅行ではないですね。買い付けと言いますね。

司会 じゃあ、ずっとそこにとどまっているわけですね。

棚橋 そうです。だから、国内でも松山に行っても、富山に行っても、全部時間ができるとレコード屋めぐりというところで。そういうのは、趣味を旅に直結させるという意味においては、目的があったほうがいいんじゃないかと。

司会 そういう点でも、趣味と直結させてもアメリカは魅力的なんですか。

棚橋 やはり一番僕の欲しいものがそろっていますからね。

司会 なるほど。最近はいつ行かれました。

棚橋 去年あたりは2回ぐらい行っています。

司会 そうですか。その都度、やはり刺激的ですか。

棚橋 そうですね。これほど歩くのか、人間はというぐらい、ニューヨークの街をどんどん歩くみたいな感じですね。今、この話をしているのでしょうか。大丈夫ですか。

司会 いいですよ。さあ、江口さん。江口さんは今まで。

江口 僕は、海外は9回ぐらいかな。

司会 その中で印象的な旅は。

江口 一番最初、30歳のときに僕は初めての海外旅行なんですけど、そのときは台湾ですね。台湾の友達のところへ10日間ぐらい。そしたら、それだけでいろいろあるんですが、とにかくびっくりしたのが、6月でライチが枝豆のごとく食べられる暑い時期だったんです。それでバスに乗っていたら、女子高校生がつり革につかまっていたんですよ。あ、きれいな子がいるなど、4人ぐらい、つり革に、僕からこんな状態ですよ、ここにバアッと女子高校生がいて、うわ、きれいな子だなと見ていたら、ちょっと二の腕の奥が黒々としていたので、どうしたんだろうと見たら、脇毛がドサッと生えていたんですよ。それで、え、何でこんなにかわいいのに脇毛が生えているんだろうと思って、この人も、この人も、みんな生やしているんですよ。脇毛三昧なのかこの国はということで、隣の通訳に、何でこの国は脇毛を生やしているんだと聞いたら、「私たちの国では脇毛を剃ると女性ホルモンの分泌が崩れると言われてます」と言うわけ。そんなこと言ったら、みんな、日本人崩

れまくりじゃないですか。そんなびっくりしたその翌年、今度仲間が青年海外協力隊で行っているヨルダンに行ってきたんですよ。ここも10日間ぐらい行ってきたんですけど、今度そこは、びっくりしました。頭髮と眉毛以外の、体毛という体毛を剃るんですよ。剃ると言っても、植物性樹脂みたいなものでビリビリ剥がすんですけど、今日ここにいらっしゃった方が、さっきいらっしゃる方、ああいう地位も名誉もある方のご夫婦が、いわゆる陰毛ですか、これも剃り合っこする。だから、「あなたたちは何でそんなところに毛を生やしているの」と。ちょっと待って。日本で、そこをね、夫婦で剃り合っこしたら変態だと言われると。

田中 そろそろ止めたほうがいいですか。ネタが偏りすぎなんだよ。

江口 でも、これも聞いたら、砂漠地帯で衛生上の問題で、ずっと処理する習慣が残っているとされていて、これは文化的な話なんですね。

田中 ああ、失礼しました。

江口 私は脇毛のある国から陰毛のない国へ旅立って、世の中の常識というのは環境によって、いろいろさまざまに変わるんだなというお話をしたかっただけなんですけれども、若干下ネタが。

司会 海外に行くと、そういう発見がたくさんありますよね。

江口 そう。すごいありますね。

司会 もっといいですよ。

江口 僕、新潟からというと韓国なんですけど、この韓国って垢すりが有名じゃないですか。僕、垢すりはやっぱりやっておこうと思って、銭湯みたいなところへ行っただけでね。ここに湯船があると、ここに洗う場所があるでしょう。ここに何の柵もないところに寝かされるわけ、全裸で。

司会 たぶん、会場の皆さん、だいたい想像ついていますね。体験された方。

江口 それ、手を挙げにくいでしょう。

田中 ちょっと引いていますからね。

江口 でも、いわゆる文化的、普通日本だと仕切りがしっかりあるというイメージじゃないですか。向こうは、何てオープンなんだろうというぐらい。俺、ここに全裸で寝ているんですよ。それで向こうの人は、ちゃんと、暑いんでしょうね、上半身裸で、一生懸命これでこうやってくれるんですけど、暑くなってきたんでしょうね、とうとうズボンまで脱いで。僕、全裸の人に、全裸の僕が垢すりをしてもらおうという異常な光景を仲間たちに

見られているんですよ。

司会 でも仲間も同じ状況ですよ。

江口 仲間もそう。同じ条件。でも仲間のときは、まだはいていたんですよ。俺の番に来たら脱ぐんですよ。そして、こう手を持って、これが僕の手だとすると洗うわけじゃないですか。それが、俺の手のところ。

司会 じゃあ、そろそろ止めましょうか。

江口 あ、すみません。

田中 これも文化的な話ですかね。

司会 確かに文化的な話で。そういう体験をすると驚きもありますし、帰ってきたら誰かに話したくなりますよね。こんなことあったんだよって、話したくなる。そういう体験をしてくるというのが、海外旅行のひとつの楽しみでもありますよね。相当な人に話したでしょう、今の話を。

江口 もう本当に学校とか、いろんな中学校とかで。

司会 学校で、中学生を相手に。中学生はそれをどのように聞いていますか。

江口 こういう大人にはならないでおこうと思ったんだと思いますけど。たぶん。

司会 でも中には「行ってみたいな」と思った学生もいるかもしれないですよ。さあ、初めての旅の思い出というテーマでお話をうかがってきたのですが、楽しい旅の思い出もずいぶんとお聞かせいただいたのですが、海外旅行に行ったときの楽しみ方というのがあると思うんですね。必ずここに行ってみるんだとか、こういう場所に行ってみるんだ、これを購入してくるんだというような、何か旅に出かけたときに、よりその旅を楽しむための楽しみ方、この秘訣を田中さん、エキスパートとして。

田中 今の質問に合っているかどうか別ですけど、言い古された言葉として本当にまず行ってみることが一番なんです。もうどんなに、最近のブルーレイだとか、ああいうきれいなスクリーンで見ようが、やっぱり実際に行ってみる。食べたり、触ったり、においもありますし。さっき、視覚的なものもありましたしね。だからそれが一番ですね。その中で、海外旅行に行くときに、だいたいの方がガイドブックを買います。それからパケットツアーで行くと、だいたい簡単なガイドブックが付いていたりするんです。私はそれの功罪が二つあって、私のひとつの線引きとしては、今、世界遺産がありますけど、歴史遺産とか文化遺産、そういうものについては事前にガイドブックとかを見たほうがいいと思う。逆に自然遺産みたいなものについては、かえってガイドブックは見ないで、行って

いきなりその感動を味わったほうがインパクトが強いんじゃないかなと思いますね。

あと、これもちょっと江口さんじゃないですけど、最近、旅行に行くときに必ず持って行くのが携帯用のウォシュレットなんです。これは最高ですね。実はウォシュレットって、意外と海外にはないんですよ。五つ星のいいホテルであっても、ないところが多くて、韓国は最近増えてきてウォシュレットがあるんですけども。海外行ったときに、なかなか紙さえないところもありますので、このウォシュレットだけは絶対必需品。一番最初に使ったときに、お湯が出るところでお湯を使ったんですよ。そしたら熱すぎて使えないんですよ。そういう経験もありましたけどね。

司会 どうも下ネタにいくんですが、このウォシュレットは、最近アメリカで話題になりましたよね、棚橋さん。日本のトイレが実にハイテクだと。ウォシュレットが素晴らしいと、日本にやってくる海外アーティストがみんなウォシュレットを買って帰ると。

棚橋 それは聞きました。

司会 買って帰って、「これはいいんだ、いいんだ」とアメリカで言っていたら、それに対して「いや、わからなかったから日本に行ったときに座ってみて、ただ押したらズボンごと濡れてしまったよ」とか、そういうのがずいぶんアメリカで話題になったと、先日ニュースになっていましたね。

棚橋 そうですね。それは僕も雑誌で読みました。僕もミュージシャンとの、日本人が多いですけど、お話を聞いて海外にレコーディングなんかに行くと、本当にトイレ事情が、あらためて日本がいかに素晴らしいかというのがわかったと。やはり環境が劣悪なところでレコーディングとか映画を撮ったりするスタッフは、やっぱりそういうところは完備されたところで仕事がしたいよねと。そこからまずマネジャーはチェックするみたいなことをよく聞きますね。

江口 すみません。トイレつながり、一個いいですか。

棚橋 どうぞ。

江口 どうしてもトイレ。タイへ行ったときなんですけど、タイでものすごいレストランなんだけど、ずっとひっきりなしにショーをやっているレストランがあるんですよ。観ながら食べるという。そこへ仲間と行ったとき、飯食って、トイレ行こうとしたら、仲間が「小銭持って行け」と言ったんで、じゃあ、有料トイレかなと思って入ったんですよ。そしたら意外とスルッと入られたんで、あれ、どうしたんだろうと思って、取りあえずしていましたわね。そしたら、背後に人が寄ってきて、俺の腿とか上からどんどん揉みだす

んですよ。俺はもう出るに出なくなるじゃないですか。これは何だと、タイってそういえばおかまが多い、あ、やばいと思って、すぐに出ようと思ったらおしぼり渡されたんですよ。サービスだったんですよ。それ、何もここでサービスしなくてもって思うんだけど、その人に小銭を渡すという仕組みだったらしいの。知らないから、いきなりしているときに揉みだすんですよ。肩から腿ぐらいまで。

司会 それは驚きますね。

江口 驚きましたね、これは。

棚橋 田中さん、各国でそんなサービスあるんですか。

田中 私はその経験はないですね。あまりしてほしいとも思わないですけどね。

棚橋 それはお客さんが。

江口 いや、入り口のところに、そういう人が5、6人いました。だから5人並ぶときもあるわけじゃないですか。そのときは全員にこうやっているんでしょうね。

田中 江口さん、どこに行っているんですか、ほんとに。

司会 タイ。

江口 タイのバンコクですよ。

司会 ああ、そうですか。江口さん、特別なところに行っていたんじゃないですか。

棚橋 そうですね。これだけ田中さんがいろんなところへ行っていて、ないのにね。

江口 それが旅の選び方みたいな話につながりましょうか。

司会 ええ、ええ。そうですね。旅の、そういうところを選んでいくと。

江口 そういうところを狙って行くみたいなね。

司会 トイレって言いますと。

江口 まだやるんですね。司会の見識を疑ったりしますが。

司会 すみません。大事なことなんですけど、よく中国では、「こんにちは」しながらみんなトイレを使うというような話を、田中さん、聞くんですけど。

田中 最近は違うんです。こんにちはじゃなくて仕切りがないんですよ。だから、ずっともう大も小もつながっているんで。

江口 じゃあ、こんな感じってことですか。ここですか。

田中 いいですね。それはそこまで説明しなくても。でも最近はずごく閉まってきて。欧米なんかに行っても、セキュリティの問題で上と下が開いているというケースは多いですね。

司会 そうですね。最近の中国の様子というのはどうなんですか。

田中 やはり去年の北京オリンピックを前にして、中国というのはものすごく高度成長というか。ちょうど1988年にソウルでオリンピックがありましたけれども、あのときにその何年前からソウルへ行くごとに、もう街がどんどん成長しているというのがよくわかったんですね。おそらく、昭和39年の東京オリンピックがあった前も、僕はそのころのことはわからないですけども、それと同じ感じだったと思うんですけど。やっぱり中国の場合は、北京に関して言うと、ものすごく行くたびに変わってきて。それでも非常に公害というか、スモッグとかが多くて、半日観光すると鼻の穴の中が真っ黒になったんですよ。ところがオリンピックを1年ぐらい切ったぐらいからは、非常に空気が浄化されて、そういうケースが少なくなった。

これは都市が発展していくというのは、中国の場合はあれだけの国土なんで、北京だけじゃなくて例えば来年上海で万博がありますでしょう。実は北京よりも上海のほうがものすごく成長している都市なんですよ。本当に行くたびに上海というのはまったく違う顔を見せているので、おそらくこれはアジアでのナンバーワンの都市は、もうここ21世紀のあいだは上海がずっとリードするんじゃないかなと私は思いますね。

司会 すごい超高層ビルも、上海はどんどん建っているそうですね。

田中 ランドマークとしてテレビ塔が一番よく見えますけれども、もともと上海というのは、中国の中では非常に歴史としては新しいところなんですよ。日本で言うと横浜と一緒にすよ。あまりたいしたところじゃないところを、外国人に提供したという。それが今の横浜であり、今の上海ですよ。2000万人の人口がいるから、じゃあ、人口は北京なのか、上海なのかと思うでしょう。ところが重慶というところは3200万人いるわけです。だから、実は上海はナンバー2なんです。13億人とか、噂には15億人という話もありますけど、それだけ国土も広いし、人口も多いということで、興味の尽きない国ですね。

司会 先週、私の友達が上海に新潟発着で行ってきたんですね。で、帰ってきて、語る、語る。上海、ものすごいビルだよって。4百数十メートルのビルがあって、それが森ビルなんですよ。そこの隣に600メートルのビルを今建築中だと。空港に着いたら、8分、時速400キロですか。

田中 そうです、400キロです。

司会 時速400キロのリニアモーターカー。

田中 リニアモーターカーで、8分ぐらいでもう都心まで行ってしまうという。

司会 そうすると、本当にめまぐるしくどんどん変わっていて、1日見なかったら、3日見なかったら、もう様変わりしているような状況なんですかね。

田中 そのとおりだと思います。だから、たぶん何度行ってもあれですし、来年の5月から万博が始まりますけれども、その前後というのはまたすごいと思いますね。確か中国の予測ですと、7000万人の人間がその万博を見に行つてそのうちの350万人が海外から来ると言われているらしいですね。

司会 その試算というのは少なくないですかね。350万人が海外からというのは。そのぐらいしか。

田中 おそらく、どこが取ったのかちょっと私も詳しくはわかりませんが、かなり低めに見ていると思うんですよ。ただ、サービス面という部分では、ある程度のキャパを過ぎると中国の場合はやはり対応できないというのがあるので、その辺はたぶんオリンピックの反省を踏まえて、少し低めに抑えているのかもわかりません。

司会 黄砂も先週ですか、すごく新潟なんかかすんで見えて、うわ、黄砂だって。そのころに行っていたんですけど、黄砂もさぞかしすごいただろうと思って行ったら、上海の人はマスクもしていないし、そんなに煙ってもいなかったというんですよ。

田中 それは違うと思いますね。やっぱりマスクは。ただ風向きにもよると思いますね。でも面白いですよ。中国の人に、日本に黄砂が来て迷惑だと言うと、「いや、あれは戈壁砂漠から来ているんだ。俺たちも迷惑しているんだ」と言いますけどね。

司会 上海万博がいつからでしたっけ。5月。

田中 5月ですね。来年の5月から6カ月間ですから10月末までですかね。

江口 何か面白いところないのかな。その話を聞くと上海に行きたくなるけど、何かもうちょっと、ここお勧めみたいな。

棚橋 そう、そう。僕は仕事柄雑誌をつくっていますから、ここの上海のこの記事を書けばほとんど買ってくれるよ、みたいな。

田中 おそらく棚橋さんの感覚でいくと、ニューヨークが好きだっておっしゃったでしょう。そうするとニューヨークとか東京とか上海って、ある意味で同じにおいがするんで、きっと上海に行かれると好きになる。それは何がいいかというと、都市そのものがたぶん好きになる。ニューヨークもべつに自由の女神が好きなのでもないし。

棚橋 行ったことはありません、私。

田中 ブロードウェイが云々というわけでもないと思うんですよ。あの街そのものが好

きで。

棚橋 そうなんですよ。

田中 上海も行ってみるとお店がとにかくおしゃれですよ。たぶん、東京よりも上海のお店のほうがデザイン的にも優れているというのがありますから、新潟から行けばなおさらそれは感じると思います。

江口 すみません、すみません。僕はあまりそういうのに興味ないので、もうちょっと何かドロドロした裏の何かないですか。

田中 これは私が聞いた話ですよ。上海雑伎団というのがあるんですけども、夜の雑伎団というのものもあるらしいですよ。聞いた話ですからね。

江口 なるほど。それは若干、ちょっと。今チケット購入に向いていますね。どんなことするんですか。

田中 よくわかりません。あと、上海の郊外で杭州とか蘇州というところがあるんですけども、中国の古い言葉に「天には天道があり、地には蘇州、杭州がある」と言うぐらい、西湖とか、新潟も堀割云々とありますけど、水の都と言われていて東洋のベニスと言われていますが、非常にきれいなところですね。

江口 僕、けっこう文化的に違うのが好きなんですよね。韓国に行っても日本と真逆みたいところがいっぱいあるじゃないですか。何か中国でそういう何か、この習慣をわかっていないとおまえ罰が当たるよ、みたいな。そんなルールや勝手が違うみたいな。

田中 ちょっとあれですけど、結婚すると姓が変わらないというのがひとつ、一番ね。これは韓国もそうですけれども、こういうのがひとつ違いますね。

それとちょっとびっくりしたのが、現地のガイドさんが昨日と同じ服装なんです。男性はそんなに気にしなくても、けっこう女性のお客さんって、そういうのを見るじゃないですか。ガイドさんに、女性のお客さんはそういう服も見るから、一応毎日替えたほうがいいと話したら、「いや、今日雨降りそうで雨に濡れるから昨日と同じのを着てきた」って。その感覚がなるほどなって思ったことがありますけどね。

司会 合理的ではありますけどね。棚橋さんは。

棚橋 実は、今日は中国がすごく詳しいというお噂は聞いていたので。僕はさっきから言っているように、旅は何か目的がないとだめだと言ったのですが、実は中国の福建省に飛んでいいですか。福建省、お詳しいですか。

田中 詳しくはないですけど。

棚橋 実は、これは本当かどうかわからないですよ、雑誌かテレビで見たんですけども、「ピアノの島」というところがあるらしくて、コロニス島というところなのですが、そこは人口が1万6千人ぐらいなんですけど、要するに大阪の一般家庭を訪ねると、必ずたこ焼き器があるというかたちで、すべての家庭にピアノがある。それでそこからものすごいピアニストが輩出されているという噂を聞いて、そんなところあるのかと、それがすごく興味深くて。ご存じですか。

田中 私、実は固有名詞は知らないのですが、そういう島は確かにあります。あのたこ焼き器と同じぐらい、一家に一台必ずピアノがあるという島があつて、以前テレビでも確か特集をしたことがあると思います。

棚橋 あれはテレビでしたか。

田中 ちょっと話はあれですが、中国の場合、よく南船北馬と言って、南は船で、北は馬で移動するという言葉があるんですけども。要は南の男性は賢くて、北の女性がきれいだというのも実はあるんですよ。だから、今は男性か女性かわからないですが、南の方というのは非常に優秀な人が出る。それからスポーツマンは北が多いですね。

棚橋 そういうポイントで僕らも例えばピアノの島とか、スポーツマンを輩出した何とか地区というとネタになりやすいですね。

田中 そうですね。ですから、中華人民共和国というぐらいですので、オリンピックのときにパクパクでちょっと問題になりましたけれども、50いくつかの民族がいるわけでしょう。だから行く場所によって全然文化も違いますし、今福建省のお話をしましたけれども、福建語というのは北京語とか広東語と違いますのでね。音がもうまったく違います。字は基本的には一緒ですけども。

棚橋 田中さん、向こうに行ってどんな言葉でコミュニケーションしているんですか。

田中 ニーハオとウォーアイニーぐらいですかね。

江口 ほんとですか。愛しているってどこで使うんですか。何をしているんですか、いったい。夜の雑伎団のところで使っているでしょう、きっと。人から聞いた話だとか言いながら。

司会 でもピアノの島ってすごくすてきな響きですね。

棚橋 いいでしょう。そこにはぜひ私は行ってみたいんですが、ただ去年の今ごろ中華料理の特集をこの一冊でやったんですよ。発行した途端に餃子事件がありまして、売れませんでしたね。

司会 じゃあ、それをピアノの島とその。

棚橋 どこか中国でリベンジしたいんですよ。ピアノのネタは今日確証をつかんだので、これからちょっと田中さんに張り付いて。

司会 あとそのスポーツマンとか、きれいな人の多いところとか。

棚橋 裏事情も含めてね。

田中 上海では上海スイーツもけっこう有名で、かなり人気がありますよ。

司会 それはどんなものなんですか。

田中 私、甘いものをあまり食べないのでわからないんですけども、月餅とかそういうたぐいじゃなくて、本当に西洋風のスイーツがかなり出ていますから、その特集をするだけで面白いと思いますし。

棚橋 新潟から行く上海スイーツツアーですね。

田中 それとちょっと北のほうへ行くと大連がありますけど、大連はあそこは実は東洋のミラノを目指しているんですよ。ファッションの専門学校とか、モデルの専門学校とか大学があるんですよ。だからそれもひとつの特集として面白いんじゃないですか。

江口 僕、上海の人と暮らしていたことがあるんですけど。20歳の、いや、違いますよ。自分の部屋と一緒にという意味じゃないですよ。僕、3万円ぐらいのアパートに住んでいたんだけど、まわり全部外国人だったんですよ。そのときに隣が上海の人なんですけども、秋のサンマを自分で焼いて食べようとしたときに、その人もやっぱりサンマを食べようとしたんでしょう。フライパンに油を敷き詰めて、砂糖を入れて、そこにジュッと。もう全然、食べ方が違って。うわ、こんなごっそり油敷いているところに砂糖入れて、そこにサンマですよ。揚げるという感じで食っているから、どんな食べ方しているんだ、おまえら大丈夫かって思ったんですけど。そういう食の話もちょうと聞いたかったなという話でした。

田中 中国料理って皆さん同じだと思うじゃないですか。だけど、四川料理だとか、北京料理とか広東料理とか、いろいろありますよね。広州というところは、「食は広州にあり」というぐらいで、空を飛ぶものは飛行機、今日のあれじゃないですけど、四つ足は机以外はみんな食べるというところですね。

棚橋 ああ、聞きますね。

田中 だから、もちろんイヌとかネコとかクマとかサルとか、いろいろそういうものも食べますし。私が一番ちょっとあれだったのは、虫、蚕みたいなやつがあるんですよ。一

応、生ものは、私は仕事上、お腹を痛めると悪いので食べないようにしているんですけど、火の通っているものはおいしいかまずいかは別として、一回は口につけるようにしているんですね。その虫を食べたときは、味はそんなでもなかったんですけど、歯に引っかかるんですよ。それがちょっと嫌だったですね。虫のこう、甲羅みたいなやつとか、足があるやつとか。

司会 おいしいものもいっぱいあるんですね。

棚橋 嫌だな、それは。

田中 でも本当にカエルとかヘビなんかは普通に生きているものを売っていますから。

司会 それも食文化の違いですよ。

田中 旅行の楽しみは、これは中国だけじゃないですけども、市場へ行くともものすごく面白いですよ。

棚橋 そうですね、確かに。

司会 市場はいつも行かれますか。

田中 必ず行きますし、お客さまを市場に連れて行くともものすごく喜ぶますね。

司会 そうすると海外から来られた人たちに楽しんでもらうためにも、新潟も市場あたりはもっともっと充実させたほうがいいということになりますね。

田中 いいですね。私も本町市場とか、ぜひもう少し復活してほしいなと常々思っております。

司会 はい。そして新潟空港から直接行くと本当に便利ですよ。

田中 もう定期便が何本か出ていますけれども、さっきも話がありましたが、一番のおすすめはソウルですよ。このウォン安で行けるので、時間も2時間半ぐらいで行けますし、非常に今はお得感が強い。さっき、国内旅行みたいな感じと言いましたけれども、ソウルなんかなおさらその感覚ですよ。

司会 国内を旅しようと思うよりも、新潟の場合ソウルに行くほうが金銭的にも、先ほど加藤先生もコストという話がありましたけれども、価格で言っても安いんですよ。時間的にもすぐなんですよ。

田中 安いと思います。だからと言って国内が云々というわけではないですけども、非常にソウルというのは近いですし、金銭的にもリーズナブルな料金で行けますので。新潟の人にとっては時間帯も非常にいいですよ。朝出て、夕方帰ってくるという。極端な話、日帰りはあれですけども、一泊二日でも行こうと思えば行けますよね。

司会　そしてその仁川空港がヨーロッパに向けて、ものすごく大きな飛行機も飛んでいますよね。

田中　そうですね。ソウルでとまらないで、そこからまた先に行くというのが非常に便利になりまして、特にヨーロッパとかハワイですね。最近話題になっているドバイとか、イスタンブールとか。もちろん中国も大連とか青島とかこういったところは非常に乗り継ぎも便利です。確かソウルの仁川空港は、2年連続で世界の空港ランキングナンバーワンを取ったところなので非常に快適ですね。

司会　ただ、先ほど加藤先生のお話にもあったのですが、成田に行くと、やはりちょっと安いツアーのパックがあつたりしますね。

田中　そうですね。よく新聞紙上に安いパックのものがあって。われわれはよくダブルトラックとかトリプルトラックというのですが、同じ路線に数社が飛んでいると、やはり価格競争があるので安くなる。ただ以前から比べると、新潟発の航空会社の料金もだいぶ下がってきたので、ツアーとしても成田までの時間とか料金を考えると、ほとんど遜色はないと思います。とにかく新潟空港に着いて、自宅まで比較的近いというのが何より一番だと思いますよ。

司会　新潟は駅からも新潟空港が近いですね。

田中　そうですね、近いですね。けっこう日本の国内の空港なんかでも、市街地から1時間以上かかるところがありますけれども、新潟の場合はタクシーだったら15分とか20分あれば充分行けますし、バスでも30分もみれば充分行けますので、そういう意味では非常に便利ですね。

司会　先ほど住民に便利な空港をつくれという話でしたけれども、そのアクセスとしては非常に便利なおところにあるというわけですね。

田中　そのとおりだと思います。

司会　利用の仕方によっては、新潟空港から海外に行くのも、これからどんどん利用しやすくなりますか。

田中　そうですね。ハブ空港という言い方をしますが、ひとつ例えば仁川空港であるとか、上海の空港とか、それから南のほうへ行ってグアムの空港からの乗り継ぎで次へ行けますので、選択肢が韓国とか中国とかグアムだけではなくて、その先もあるというのが県のホームページでもその案内はしていると思うのですが、まだ皆さん、それを知っていないというのが現状みたいですね。

司会 棚橋さん、出番ですよ。

棚橋 はい、何でしょう。ああ、特集しなさいって。そうなんですよね。これはちょっと前に新聞でも書いてあったんですけど、新潟はパスポートの取得率が全国的に見てもよくないと。

田中 そうですね。240万人のうち、有効パスポート数が40万冊ぐらいですので、6人に一人ぐらいしか持っていないみたいですね。

棚橋 他県と比べてどうなんですか。

田中 日本全国の平均が4人に一人ですから、やっぱり少ないですね。近県から比べても低いです。

棚橋 さっきも一覧表を見ていたんですけど、ヨーロッパなんて月1で行きたいぐらいの便利さじゃないですか。それなのに取得しないというのは何なんですかね。われわれが悪いんですかね。

田中 たぶん県民性かもしれませんし。先ほど担当の県の職員の方にパスポート持っていますかと聞いたら、「切れています」と言うんですよ。やっぱり切れてはだめですよ。今年から県のほうで、修学旅行に対してパスポート取得する際に補助が出るというので、それは非常にいいことだと思いますし、私らが関わっているある専門学校なんかは、毎年2000人ぐらいの学生さんが海外に行くんですね。そのときにパスポートを初めて取る学生さんが多いんですけど、そうすると単純に5年間有効だとして、毎年2000人の方が5年取れば、1万人の人がその専門学校でパスポートを取得することになって、40万分の1の割合というのはかなり大きいですね。

だからやっぱり、高校とか専門学校に限らず小学校とか中学校のうちにそういう機会があれば、やっぱりパスポートを使うと。海外に行くときに、もちろん航空券は必要ですけども、お金がなくても航空券とパスポートがあれば、取りあえず出られるわけですよ。だけど、どちらかが欠けても出られませんから。まずパスポートを持つこと。

さっき加藤先生が、「まずは海外に行ってみること」だと。新潟空港からじゃなくても成田空港からでもと言った、まさに僕はそのとおりだと思って。昔は目的がないとパスポートは取得できなかったんですけど、今は簡単に取れるようになりましたから、しかも5年とか10年の有効期間ですよ。先ほど小野沢さんにも話しましたが、女性の人なんか、今取ってごらんください。10年後も10年前の写真を使えるんですよ。

棚橋 いや、どういうメリットかわからない。

江口 すごい熱が入っていましたね、今の。

司会 それで10年間で変わりすぎて、詐欺だ、違うだろうと言われても困るなって言っていたんですけどね。

江口 そこ受けるか、やっぱり。

司会 でも本当に行ってみるといのは、いいのはわかるんですけど。

江口 金、ないんじゃないの、みんな。

司会 そう、そこ。

田中 江口さんのところ若手とか、海外旅行とか行っています。

江口 もちろん、僕はけっこう給料払っているんで、あの、みんな、もう。

田中 よどんだ目をしているな。

江口 でも、子どもを空港に連れて行きますよ。空港に飛行機を見せに。そういう教育ですよ。将来、おまえ、これに乗ってだなみたいな。ところが、上に行くとあそこ金を取るんですよ。何か一番いいところ見せたいのに、ここ金いるんか、みたいな。

司会 それはターミナルのほうですかね。

江口 そうですね。決して文句ではございません。

田中 でも小野沢さん、新潟の若い人たちってあまり海外に行かないですね。

司会 そうなんですよ。卒業旅行ってどこに行くのと聞いてみると、「行きますよ」と言うので、どこって聞いたら、「東京ディズニーランド」と言うのが、中学、高校、大学とみんなそう言うんですよ。

田中 電車ですね。まずいですね。

司会 ただお金もそうだし、行ったことないのに行ってみて、ちょっと冒険しようとか、そのへんがちょっとドキドキするんじゃないですかね。で、一步が踏み出せないという。

江口 僕がちょっと仕事で考えようと思ったのが、ベトナムとかああいうところって学校が150万円で作れるところがあるのよ。

司会 ありますね。

江口 それを、こういうお偉いさん方の人から1万円ずつ学校つくるからって。300人で300万円じゃない。150万円は学校分、残り150万円は僕らが映像を取って結果を見てくるみたいなものをやるとね。払ったのがどうなるのかという現地を見たくなるわけよ。払った側も。そういう映像がテレビでできたら一番いいけど、どうなるかわからないけど、今映像を勝手に流せるじゃない。

司会 ええ、インターネットとか。

江口 僕らは、いいことしたな感と、お金をもらっての海外旅行ができ、そしてなおかつ皆さんにも行ってもらうような促進運動もできみたいなことをちょっとやろうかなと思っていますけどね。

司会 私、その学校をつくって、そこを見に行くというのをやったんですよ。やっぱり行くと、その子どもたちがすごくキラキラして座っているわけですね。開校式やっている、塀の向こうに同じような子どもたちがいっぱいいるんですよ。そしてじっと見ているんですよ。この子たちは学校に通えない子なのかなって。本当はここに座りたいけど来られないのかなと思ったらそうじゃなくて、学校は午前と午後で二部交代制になっているので、午前の子が取りあえず開校式に出たんですね。午後から来る子が塀の向こうから身を乗り出して見ているんですよ。そういう光景を子どもたちと一緒に見て、学校ってすごいんだね、学校に来られるというのがこんなにみんなの目を輝かせることなんだねと言いながら、そのときは240万円で学校をつくりましたけどね。それはいいですよ。

田中 なるほど。

江口 そういので何か、そういう目的があるとまた行ってみようかなとかね。

田中 まさに逆バージョンで、子どものころにそういうものを、われわれが行ったとき、要は日本人が行ったとか、西洋人が来たというのを見ると、そのインパクトというのはものすごく強いわけですよ。だから、お年寄りになってからお金を貯めて海外へ行くんじゃないかって、やっぱりいかに若いときに行かせるか。だからもう高校とか、専門学校、大学じゃ遅いぐらいで、本当は小中学校のときからそういう癖をつけさせるというのは、ひとつの方法だと思うんですよ。

そういうことをやられるといいなと思います。僕なんかは常日ごろ逆さ地図といって、要は南が上で北が下というもので、そうするとちょうど新潟が日本海の中心部になりますけれども、あれをつくっているのが富山県でそれが残念なんですけどね。それを学校の教室に貼るだけで、国際感覚が小学生に芽生えてくると思いますよ。

司会 そうですね。その土地で買ってくる地図は、みんな日本がこんなはじっこにあったり、日本が描いていない地図があったりしますものね。そういう地図を見るだけでも、また子どもたちにとっては違うかもしれないですね。

江口 逆にあの絵も「はばたけ21」といって、新潟と縁のあるハバロフスクとか、ロシアとか中国も5カ国ぐらい毎年呼んでいるんですよ。子どもたちが各国、そこで司会し

と一緒に仕事したとき面白かったんだけど、取りあえず各国の犬の鳴き声をさせたら、みんなものの見事に違うんですね。ニワトリはどうだと言ったら、ニワトリもものの見事に違うんだけど、インドネシアかなんかは、じゃあ、ニワトリを言ってみてと言ったら、「オスですか、メスですか」と聞いてきて。鳴き方を区別しているのかって。「そうなんだ、うちらはメスが重要だから」みたいな、そういう話をして、これだけでもびっくりですよ。

司会 でもそれは子どもたちにとってもすごく楽しい情報ですよ。

江口 そう、そう。日本の子どもたちも交じって交流するから。そうすると、子どもたちの印象で、じゃあ仲間がいるところに行こうかとなっていく。そういう演出もね。

司会 それを先ほど田中さんが、交流というのを今目指しているんですよとおっしゃいましたけど、交流するというのは、そうやって広がりを見せていくということですね。

田中 まさにそのとおりだと思います。以前、泉田知事と話したときに、「田中さん、どうすれば海外から人を呼べるか」と話されたんですけども、いや、それは僕らが行かなければ来ませんと。特にここに世界遺産があつてとか、これが観光地としてあるわけでないところに「来てくれ」と言うのはね。おもてなしがありますよ、いい食材がありますよと言っても来ない。だから僕たちが行って、1人1冊じゃないですけども、行ったら2人ぐらい連れてくるつもりで行かなければ交流はできないと思います。

江口 海外に行って、必ず日本のガイドを見るのよ。そうすると新潟の欄を見るのよ。古町なんてほとんど出てこないわけですね。

司会 何が出ているんですか。

江口 佐渡。

司会 佐渡ね。

江口 新潟は佐渡ですよ。海外の目線からすると。

田中 ミシュランでも唯一、新潟県内で二つ星は佐渡だけでしたからね。

司会 そうでしたね。じゃあ、まず出かけていくという、その出かけていった人に出会ったら、その人イコール日本人なんですよ。海外の人にとっては。

田中 そうですね。

司会 私たちが行って、私たちが接した人にとっては、私がもう「The 日本人」になってしまうわけですね。そこでどういう印象を残してくるかというのは、すごく大事なことです。

田中 だから棚橋さんもよくご存じだと思いますが、ロコミというのがものすごくマー

ケット上大切に。だから、行くということは、結局その口コミを伝えてくることですから、いかにそれが大事かと。

江口 佐渡汽船なんか、外国人だけはただにするとかすれば、けっこうこぞって来るんじゃないの。

田中 そうですね。30パーセント引きらしいですよ。

司会 だいたい外国の人は日本で旅行するのが安いらしいですよ。

田中 ええ。だんだん、あまり差がなくなってきましたけど、JRとか船なんかでそういう割引は。JRは特に安いですね。

司会 私の友達がイタリアに行って。私は51歳なんです。さっき棚橋さん、50歳と言ったので。

棚橋 あ、カミングアウトしましたね。

司会 51歳なんですけど。「イタリア行ってごらん、ナンパされるよ」って言って、すごく「イタリア行こう、行こう」って言うんですよ。そんなふう在海外に行くと、何かいろんな面で新しい刺激もあるし、解放されるし。

棚橋 イタリア、行ったほうがいいですよ。僕、去年行ったんですけど、その広場に行くと、若い女性を見つけるとハトを肩に乗せたり。体のいい「写真撮りますからお金ちょうだい」だったんですけど。

司会 そうですね。50過ぎて。そうでしたか。そうやって新潟からソウル経由でも、これからの旅行としてミラノに7日間とかパリ7日間とかそういう計画があると、意外と行ってみたいなという声もチラチラ聞こえてきているんですけど。

田中 そうですね。パリとかローマは仁川空港からの乗り継ぎがすごくいいですから、行きも帰りも確かもものすごくいい時間帯なので、利用価値があると思いますし。

司会 そういう点で少し価格も抑えてもらって利用者が増えて、向こうからまた連れて来られるぐらいになると、だんだんパイプが太くなっていくということですよ。

田中 ええ、そのとおりです。

棚橋 本当に料金は成田から行くよりも合算で同じぐらいなんですか。

田中 もちろんシーズンとか行く方面によっても違いますけれども、そんなに大差はないですね。前はだいぶ違ったので。

あと新潟空港を活性化させるもうひとつのポイントとしては、やっぱり中越と上越をいかに取り込むかなんですよ。県外も、山形とか福島を含めてなんですけれども、いかに県

内の。要は長岡以遠というか、それから上越地区の人たちをいかに新潟空港に引っ張ってくるかというのがポイントだと思いますね。

棚橋 ちょっと距離がありますからね。

司会 さあ、こうやって話しているうちに、そろそろ終わりの時間が近づいてまいりました。

棚橋 早いですね。

司会 3人の方に、今まで伝えきれなかったこと、これはもうちょっと伝えておきたい、言っておきたいということがありましたら。

じゃあ、まず棚橋さんから。

棚橋 私は先ほど申し上げましたけれども、タウン情報誌を作っているの、全国で札幌から沖縄までの姉妹誌がずっとあるんです。彼らと交流をするときには、「じゃあ、今回は新潟ね」「次は松山ね」「次は札幌ね」というかたちで、30数姉妹誌が移動していくのですけれども、やはり新潟に来ると、われわれはいつも連れて行くところがないよねとか、どこに行ったらいいんだろうと思いがちなんですが、やっぱり新潟はいいところですよ。いいところだし、日本海夕日ラインを車でバアッと走っただけで、みんな感動するぐらい、「こんないいところがあるのか」と言っていくので、やっぱりもうちょっと新潟に来させて。そして今田中さんがおっしゃいましたけれども、われわれも出かけて行って。やっぱり行き来しないと真の活性化は生まれないと思います。われわれの仕事としては、新潟の県民の人たちを楽しませるような媒体をつくって、より新潟が面白いところ、いいところだよということをこれから、さらにアピールしていきたいなと思っています。

司会 新潟の冬の日本海なんかは、見たがる人がいっぱいいますよね。

棚橋 いや、多いですよ。

司会 実は、連れて行くと「おお、すごい」って感激する人が。

棚橋 そうですね。夕日ラインの弥彦のほうに行くと、本当に喜びますね。

司会 はい、田中さんは。

田中 ちょっと中国が広いんで、いくつかご紹介し忘れたことがあるんで、来年の上海万博は、ぜひというより必ず行って見たほうが良いと思います。それと、今『レッドクリフ』という映画がありますね。あの『三国志』の。長江、古い人は揚子江と言うほうがなじみがあると思いますけれども、そこを見学に行くツアーがありまして、歴史に女で歴史と書く若い女性が今歴史にもものすごく興味を持ち始めて、今日本史から世界史、中国史に

移っている傾向もあるので、そのへんがひとつの押さえどころと。あと世界遺産である九寨溝という、水の色が青とかいろいろあるところ、そこがものすごくきれいです。

あとこれはちょっと非常に残念なんですけれども、『天地人』は11月で終わるんですよ。12月は何があるかという、司馬遼太郎の『坂の上の雲』なんですよ。『坂の上の雲』というのは、さっき言った大連とか、瀋陽とかハルピン、昔の南満州鉄道というところ、東北三省というのですけれどもそこは見てもいいと思います。ハルピンまで直行便の飛行機もありますし、さっき言った仁川空港経由で大連にも非常にスムーズに行けますので。

あと最後に、今日の新聞にも載っていましたが、中国の領事館がここ新潟にできるでしょう。韓国とロシアと中国の3つがそろっているところは、実は札幌と大阪しかないんですよ。だからいかにこの3つがそろうことによって、新潟の国際的な、特に環日本海の知名度が上がるかということですね。

空港のことで言うと、やはり空港というぐらいで空の港と書くので、やはり港があるところは、今言ったように上海とか香港とかシンガポールはランキングで常に上位なんです。だから港のある空港というのは、非常にそういう意味で価値が高い。だから将来性も絶対にあると思います。

あとネーミングをひとつ。今年6月に、富士山静岡空港というのができますでしょう。高知はご存じですか。高知龍馬空港というのです。だから新潟も新潟NAMARA空港じゃ誰も来なくなるので、コシヒカリがいいのかわからないですけど、そういうものでね。ここでドカベンを使うわけにはいかないと思うんですけど、新潟何とか空港というネーミングをつくってみるのも面白いんじゃないかと思いますね。

司会 そうですね。

江口 この際、もう新潟県の名前を変えちゃって。

司会 それはちょっと。

江口 いや、日本県にしちゃうと、たぶんみんな間違っって首都だと思っって来るんじゃないかとかね。それだけ名乗るぐらいのレベルはあるし。僕、最近、宮崎空港に行ったりとか、福岡そして北海道、このあいだ伊丹もこのところちょっと行っていると、鹿児島黒豚、すごい有名だと言うから、そこそこいいところで、そこそこいいものを食べたのよ。圧倒的に越後もち豚のほうがおいしいですよ。いろんなところへ行くとかね。新潟はそもそも底力めちゃくちゃあるよ。

田中 そうなんだよね。ほんとに。

江口 びっくりするぐらい。だから、これをほんと「来て」って言いたいぐらいですよ。いろんな海外のほうから。じゃあ、変えましょうか。日本県だとだめだったら、佐渡があって、佐渡がバンと出ているんだったら「マヅ」とかにすると。そうすると世界的に有名になるじゃないですか。まとめますか、そろそろ。

司会 そうですね。とにかく来てもらうのももちろんなんですけど、そのためには田中さんがおっしゃったように、私たちがもっともっと海外に行ってみると。そして行くと、江口さんが最初に教えてくれたみたいに、文化も食文化も違いがあって発見があって、それを話したくなる。それを聞いた人が「じゃあ、ちょっと行ってみようかな」というときに、新潟空港から直行で行ける、ソウルを経由してこんなところに幅広く行けるんだよということをまずみんなが知ることから始めると、そこから住民が本当に使いやすい空港、そして来てもらいやすい空港ができて、そのときこそ新潟の底力を見せて、おいしいものからいいところから、そして人のよさでどんどんおもてなしをする。そして来た人を離さない。今度また2人、3人連れて来てちょうだいよという状況になっていくと、交流が生まれて、新潟がどんどん活性化していくんじゃないかなと、こんなふうに思いました。

第2部の座談会ですが、以上をもちまして終了といたします。「便利で楽しい！新潟空港から行く空の旅」と題して座談会を行わせていただきました。皆様、どうもありがとうございました。

共催者挨拶

新潟市都市政策部長 齋藤 隆 氏

あらためまして新潟市の齋藤でございます。よろしくお願いいたします。今日は「新潟空港の明日を考える会」にたくさんお越しいただきまして、ありがとうございます。

今日は加藤様より、地域空港としてのあり方ということで、新潟空港の今後の発展の切り口となるお話をいただき、また座談会につきましては、皆さんがいっぱい笑ったように、面白い、ユーモアのある話を聞かせていただきました。

私としましても新潟空港を活性化するには、皆様から安心して、また楽しく使っていただけの空港にしていかなければならないと思っています。4月1日からは、新潟空港も空港アクセスの改善により、ますます近くて便利になります。市民の皆様には、新潟空港を自分の空港だと思ってぜひ利用していただきたい。また海外旅行を計画する際は成田を考える前に、まず新潟空港のご利用を考えていただくようあらためてお願いをしたいと思います。

ぜひ今日の話をつきかき、多くの方に新潟空港を使っただき、にぎやかにしていただければと思っております。

これで本日の会は閉会とさせていただきます。今日は本当にありがとうございました。