

新潟空港シンポジウム

# 新潟空港利活用の可能性を探る

～新たな航空需要への対応に向けて～

(2011年11月9日開催)

## 報告書



2011年12月

北陸地方整備局  
港湾空港部 港湾計画課



## 1. シンポジウムの趣旨

国土交通省成長戦略では、今後の航空政策として、『整備』から『運営』への政策シフトを着実に実行し、「民間の知恵と資金」を最大限に活用しつつ、世界標準による徹底した効率的経営を促すこととされている。これを受け、国土交通省航空局が設置した「空港運営のあり方に関する検討会」では、航空系・非航空系事業の一体的な経営により、地域経済の活性化・利用者利便性の向上を図るという方向性が示されたところである。

新潟空港は、旅客数・取扱貨物量が年々減少傾向にあり、利用促進に向けた機能強化が求められているところであり、平成21年度の「新潟空港の利活用方策検討委員会」において、空港活性化方策の一つとして、ビジネスジェット、LCCの誘致やMRO等航空機関連産業の集積等の方向性が示されたところである。

今般、新潟空港におけるこうした新たな航空需要への対応可能性について、新潟空港の利活用の方向性や地域活性化に向けた議論・提言を行うため、国土交通省北陸地方整備局及び国土交通省東京航空局の主催により、本シンポジウムを開催した。

## 2. シンポジウム

本シンポジウムは、平成23年11月9日に新潟市の東区プラザにて開催された。詳細は、次頁に掲載されているプログラムを参照されたい。当日は、約200名の参加があり、新潟で活躍する企業や地域住民の方々まで幅広い参加者が集まった。

シンポジウムは、新潟空港に係る各行政機関による新潟空港に関する概要説明の後、2011年10月30日より「新潟～福岡便」を就航したばかりの㈱フジドリームエアラインズ代表取締役社長 鈴木与平氏より、『地方空港のポテンシャルー静岡空港を拠点とする航空事業を通してー』と題する基調講演が行われた。その後には、各界の有識者により「新潟空港利活用の可能性」をテーマにパネルディスカッションが行われ、世界におけるビジネスジェット、FBOやMROの状況、航空機関連産業との連携について多くの報告・提案があり、活発な議論が交わされた。



基調講演を行う鈴木 与平 氏



会場の様子

＜新潟空港シンポジウムプログラム＞

-新潟空港シンポジウム-  
新潟空港利活用の可能性を探る 新たな航空需要への対応に向けて

□日 時 平成23年11月9日(水)

□場 所 新潟市東区プラザ 2Fホール(新潟市東区下木戸1-4-1 TEL025-272-1000)

□主 催 国土交通省北陸地方整備局、国土交通省東京航空局  
 □共 催 新潟県、新潟市、新潟商工会議所、新潟経済同友会  
 □後 援 国土交通省北陸信越運輸局、新潟空港整備推進協議会、新潟航空路活性化協議会

時 間	次 第
14:30	開 場
15:00	一. 開会挨拶 北陸地方整備局次長 東山 茂
	一. 新潟空港の概要について 東京航空局 新潟空港事務所長 長谷部 行生
	一. 国の空港政策の動向について 東京航空局 北陸信越地域空港振興調整官 (北陸信越運輸局企画観光部長) 岩城 宏幸
	一. 新潟空港の路線ネットワーク戦略について 新潟県 交通政策局 空港課長 青木 一栄
	一. 航空機産業への取組経緯 新潟市 経済・国際部企業立地・ポートセールス課 係長 宮崎 博人
	一. 新潟空港サウス地区の有効活用について 北陸地方整備局 港湾計画課長 齋藤 輝彦
15:30	一. 基調講演 「地方空港のポテンシャル -静岡空港を基点とする航空事業を通して-」 (株)フジドリームエアラインズ 代表取締役社長 鈴木 与平
16:30	休 憩
16:40	一. パネルディスカッション 「新潟空港利活用の可能性」 新潟経済同友会 筆頭代表幹事 佐藤 功 YSEC(株) 取締役 山内 慶次郎 NPO法人社会起業家ビジネススクール 副理事長 木山 光 ビジネス航空ジャーナリスト 石原 達也 (株)フジドリームエアラインズ 代表取締役社長 鈴木 与平 新潟市 市長 篠田 昭 新潟日报社 編集委員室長 鈴木 聖二
18:00	一. 終 了

## 2. 1 開会挨拶

北陸地方整備局次長 東山 茂

### <概 要>

西暦 2010 年は航空 100 年の年であり、1910 年(明治 43)年に東京代々木の練兵所において、我が国初の動力機による公開飛行が実施されてから 100 年になる。今日、航空輸送は、国内外を結ぶ市民の足として定着した。

新潟航空についても、長年にわたる地元関係者の皆様のご尽力のもと、地域のハイモビリティと人的交流の促進に機能を発揮しつつ発展してきた。近年、さまざまな経済社会情勢の転変のあおりから、取扱実績送量については若干伸び悩みの状況にはあるものの、新たな路線拡充の動きがある。今後、交通ネットワークにおける航空路線の果たす機能に鑑みて、利活用促進と機能向上が期待されている。

空港運営については、財政事情等を踏まえ、従来以上に民間のノウハウを活用しつつ、徹底した効率的経営を促すこととし、国土交通省において、「空港運営のあり方に関する検討会」で審議を行うなど、関連施策を検討しているところである。他方、東日本大震災においては、新潟をはじめとする北陸地域から被災地への支援機能が顕著に発揮され、発災時における航空ネットワークの重要性が再確認された。また、LCC(格安航空機)や、小型機材等に注目した航空の新需要に対する関係者の取り組みも各所において活発で、新潟空港においても、さらなる利活用の可能性を探ることが重要である。

今回のシンポジウムを一つの契機として、引き続き関係各者が連携して空港利用増進と機能拡充への取り組みが具体的に結実することを祈念する。



## 2. 2 新潟空港の概要について 東京航空局新潟空港事務所長 長谷部 行生

### <概 要>

新潟空港は、昭和5年に新潟市営飛行場として造られた。新潟空港には2本の滑走路があり、短い方がA滑走路、長い方がB滑走路である。昭和5年は、A滑走路を中心に整備され、その後、拡張された2,500メートルのB滑走路を中心に運用している。

新潟空港の特徴として、非常に海が近いこと、市街地に近いことが挙げられる。

新潟駅南口からリムジンで25分と非常に便利な空港である。市街地に近いことは、一方で騒音問題や、限られた空域及び時間内の運用という形となる問題もある。

また、防災に強いことも特徴に挙げられる。自衛隊の救難及び県警の防災ヘリ等が常駐している。仙台空港も滑走路が2本あり津波に遭った後、1本を生かし1本はがれき等を集めた。滑走路が2本あるということは非常に重要なことである。

就航の状況としては、国内線と国際線があるが、10月30日からFDAが1便/日福岡に飛んでいることで、国内線もだんだん活気が出てきている。佐渡便も不定期だが、新日本航空により、夏場は4便/日、冬場は3便/日飛んでいる。国際線はロシア（ウラジオストク、ハバロフスク）については運休、ほか主たる大韓航空が7便/週、デイリーで飛んでいる。チャーター便は、今年に入ってからの実績で、年間けっこう飛んできているという状況である。

国内線の動向については、平成22年は92万人の乗客だが、国内国際合わせて、国内線については冬場にどんと落ち込みが顕著になっている。これは、冬場は雪の影響で閉鎖した時期があり、この分落ち込んだ。震災後も若干落ち込んでいるものの、段々上り調子となっている。これは8月までの動向で、これからFDAの実績が加わることでだんだん増えてくるのではと見込まれる。伊丹便が6~7割を占めていることが新潟空港の特徴である。

国際線の動向については、震災後、中国の方がチャーター便で帰られたことで、出国する方が非常に多かった。外国の方と日本人で分けると、外国の方が2割から3割という状況。この辺がどんどん伸びていっていかなければならない。

外国人は特にインとアウトの差があり、アウトのほうが多く、インのほうが多いという状況。新潟に入ってきた方でも、出国されるのは別の空港から出ているのではないかと想定される。出国も入国も新潟空港を使っただけだと考えている。

仙台空港との比較をすると、人口では、新潟県は237万人、宮城県は234万人で、若干宮城県のほうが少ないという状況であるが、乗客数では、新潟空港が92万人であるのに対して、仙台空港は259万人と非常に格差がある。国際線では仙台空港は25万人で、



あまり遜色はない。便数でいうと、新潟が6路線30便、仙台が3路線14便で、新潟空港のほうが多い状況である。一方、国内の乗客については、非常に突出して仙台空港の方が多い。便数についても倍の便数が飛んでいる。貨物についても、仙台の方が非常に多い。運用時間が若干違い、新潟空港が13時間、7時半から20時半。仙台空港が1時間遅くて、7時半から21時半まで利用している。その関係も含め、乗客数が多いことで、具体的にどういうところが違うかはまだ分析していないが、比較対象とすることで、問題提起ができる。

最後に、新潟空港も県民に親しみやすい空港になるように、努力している。皆様方にも、ぜひ新潟空港を活用していただき、ますますこれから発展していただければと考えている。

## 2. 3 国の空港政策の動向について

東京航空局北陸信越地域空港振興調整官 岩城 宏幸

### <概要>

国土交通省では、平成22年の5月に「国土交通省成長戦略」として、航空をはじめとする5分野について、政策提案を行った。航空分野については、主に2つの柱からなっている。1つは、徹底的な航空自由化と首都圏空港の容量拡大、もう1つは、全国の空港整備が一巡したことで、空港の「整備」から「運営」へと政策をシフトすることである。

「運営」への政策シフトということを具体的にどう進めていくかについて、平成23年の12月から「空港運営のあり方に関する検討会」の中で検討が進められ、7月に方向性がまとまった。

新潟空港は、空港法上、国が管理する空港と位置づけられているが、国管理空港は、航空系事業（滑走路等：国）と非航空系事業（空港ターミナルビル等：民間）で、主体が分離している。また、空港整備勘定で国管理空港27空港が一括管理されていることで、世界標準の空港とは若干異なった形態で運営がされている。そこで、「航空系事業と非航空系事業を一体的に運営する」、「可能な限り個別空港単位で運営する」、「空港運営の民間委託等により民間の知恵と資金を導入する」、この3つを目指すべき姿としている。

目指すべき姿を踏まえた2つの方向性として、便数の拡大等を通して経済を活性化させていくという魅力ある空港の実現、究極的には、国民負担を軽減していくことが挙げられる。このために、4つの基本原則を基にして検討を進めていく。

原則の1つ目が、航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進。2つ目は、民間の知恵と資金の導入とプロの経営者による空港経営の実現。3つ目が空港経営改革に関する提案の公募と地域の視点の取り込み。4つ目が民間の専門的知識・経験の活用。特に3つ目の地域の視点をどんどん取り込んでいくことが重要である。

今後の動きについては、平成24年夏頃までを目途に「空港経営改革の実行方針」を国で策定することを予定している。その後、平成25年度までを目標に、民間投資家や自治体の皆様方、あるいは幅広い皆様方から空港経営改革に関する提案を募集し、その後、実際に経営一体化と運営委託の推進体制を整備し、逐次民間へ運営委託を進めていく。これは、大きな方向性を示しているもので、具体的な制度設計を行う段階で、必要な予算や法律を整備していきたいと考えている。例えば、平成24年度予算要求では、マーケットサウンディングと呼ばれる関連経費を要求しているところ。いずれにしても、この改革ということは、地域の合意形成、あるいは議論ということが大変重要になってくる。

最後に、新潟空港が今後より活性化・発展していくよう努力させていただきたい。



## 2. 4 新潟空港の路線ネットワーク戦略について

新潟県交通政策局空港課長 青木 一栄

### <概要>

新潟空港は、国際線が6路線、国内線が6路線で、多くの観光客やビジネス客に利用されている新潟県及び日本海側の拠点空港である。国際線ではソウルがデイリーで、特に欧州方面でよく利用されている。

空港利用者は、景気の低迷等で平成20年以降落ちている。国の統計では、平成20年度で国内線は32位、国際線は10位で、他の空港との違いが大きく分かる。

新潟県の出国者は、大体12~13万人くらいで、その内の6:4という形で、新潟空港より成田空港の利用が高い。できるだけ新潟県利用へと促進活動をやってきた結果、6割から53.9%へ、少しずつは改善されている。ただ、地域別では、新潟や三条地域辺りでは新潟空港利用率が43~44%であるのに対し、上越地域や魚沼地域では30%を切る利用となっており、県内のそれぞれの方々から利用してもらうことが大きな課題である。

首都圏への一極集中が形成されている中で、地方空港では路線の確保、維持が難しくなってきた点が課題である。利便性の低下イコール利用者の減少という悪循環にならないよう、路線の確保が必要である。

「新潟空港の路線ネットワーク戦略」については、県知事をはじめ国土交通省の北陸地方整備局長、北信越運輸局長、副知事、京大の谷口先生が参加する総合交通問題懇談会で検討を進めてきた。検討途中で、地震等でいったん中断したが、震災における対応をどうやって進めていくか、アウトバウンド、インバウンドについて、情報の発信、あるいはツアー造成等について進めてきたところ。その中で、新たなネットワークの構築に向けて三つの目標を掲げた。

1つは新潟空港の航空便の充実を図ることにより、国内外の主要地域との同日到着を実現し、新潟をビジネス、観光の拠点とすることを目指すもの。もう1つは新潟空港と直結するハブ空港の乗り継ぎの利便性の向上により、新潟空港発着の航空機の利用への転換を図ることを目指すもの。最後が新潟空港のアクセス充実を図り、新潟空港の利便性向上を目指すというものである。

国際線については、まずハブ空港を使い勝手のいいように分けたらどうかということで、北東アジア、欧州については仁川（インチョン）を使う。ただ、仁川も、インバウンドで利用するにはいい時間帯になっていないため、増便をお願いしている。また、上海空港も北東アジア並びに欧州なり東南アジアにも路線を持っている。これについても、2便飛んでいるが、2便増をお願いしたところ。今回の地震の関係で2便増が今のところ保留という形になっている。ただ、利用状況を見ると、上海線については、今のところ対前年比100%を超え105%くらいまでなっており、12月の予約についても好調と聞く。来年の夏ダイヤに合わせ、4便化に向けて目指しているところである。

東南アジアの関係では、関空でピーチアビエーションが設立されており、国内路線を確保した上で中国、東南アジア関係で、大体4時間の範囲内の路線を確保すると言われていたので、ここにつなげる形で利便性の確保を図っていきたい。成田空港については、仁川の時間帯から見ると北米はなかなか時間の接続がよくないという中で、成田を使ったらどうかということで考えている。特に、仁川の利用は、大体31か国73都市につながっており、ぜひとも仁川及び上海をハブにという形で進めていったらどうかと考えて

いる。

新潟県独自のオンリーワン路線については、経済、文化、生活で交流が図られる大事な路線で、併せて運航できるように進めていきたい。ウラジオストク線のみ7月15日から8月26日まで飛んだが、地震の関係でなかなか利用が伸びず、当期は運休で、年末年始だけは臨時便を出すという話だが、引き続き路線を確保できるように進めているところである。

国内線については、主要都市を結んでいくことで進めている。中京圏、関西圏、九州圏、北海道、それぞれについて、できるだけ使いやすい路線の確保を進めたい。

最近の動向としては、平成23年10月からは、福岡線が1便増、佐渡線が7月に就航し、これも新規という形では利用が伸びないので、できるだけ企業の方々から使ってもらえるように利用促進に努めていきたいと考えている。

新潟空港の課題としては、駐車場の問題、運用時間の1時間延長という問題、後背地からの乗り入れなどが挙げられる。新潟空港を利用するためには、上越など遠隔地からの利用促進を図る必要がある。

最後に、国際貨物については、現在集まらない状況である。機材の小型化という中ではなかなか需要が伸びないが、デイリー化することによって少しでも貨物についても伸ばしていく必要がある。今後やってくるであろうビジネスジェットの確保等についても、検討する必要がある。



## 2. 5 航空機産業への取組経緯

新潟市経済・国際部企業立地・ポートセールス課 宮崎 博人

### <概要>

新潟市では、航空機産業及び空港関連産業に対する事業を新潟スカイプロジェクトと称して展開している。当シンポジウムも、北陸地方整備局の協力により、当プロジェクトの一環として開催している。

航空機旅客事業は、アジアを中心とし、今後20年で2.5倍に伸びると予想されている。それに伴い、航空機の生産も増え、航空機市場も2倍になると予想されている。新潟市では、その市場を加え、航空技術整備事業であるメンテナンス・リペア・オーバーホール、略してMRO事業の拡大を見据え、世界を視野に平成19年より取り組んでいる。

航空機は新造機（車で言うと新車）で1回部品を納入してしまえば終わりだが、飛行機は高度を長時間飛行するために非常に消耗が激しく、そのたびに整備、補修が重要であり、整備と補修部品に高額な維持費がかかる。さらに、使用期間が非常に長く、おおむね20年近く使用されるので、その間も補修がかかる。特にエンジンについては消耗が激しく、一般的に最初のエンジンを納入するだけでなく、そのあとのメンテナンス、MRO事業というものが実際の儲けになるというくらい、整備にはお金がかかる。

欧米では、その分野に航空機メーカーだけでなく、エンジンメーカーや航空機会社が多く参入し、マーケットを確立している。これらの産業は空港にリンクしたものであり、地域に高付加価値産業として根付いたものとなっている。日本にこの産業はほとんど存在せず、海外に依存する状況であり、その拠点は、シンガポールや中国にシフトしているのが現状である。ものづくりと言われている中で、これらの地域にどんどん産業が移行しつつある。このままでは、高度な金属加工の頂点に立つ航空機産業という産業すら失ってしまう。他の産業のように新興国に移ってしまつて消耗戦に巻き込まれればそれまでだと考え、新潟市ではこの防衛戦として、新潟地域が得意とする金属加工技術を高度化し、付加価値産業として集積させる手段として航空機産業に注目し、とりわけ製品単価が最も高いエンジンに特化した取り組みを展開している。

エンジンがどれだけ高いかというと、現在の最新鋭のボーイング787という飛行機が、1機大体150億円前後。その内、エンジンが2つ付いており、2基合わせると40億円で、飛行機は全体の40パーセント弱がエンジンの値段になっている。

今後拡大する航空機のエンジンの製造部品を中心とし取り組んでおり、こうした取り組みは、共同受注を目指すものとして、他の地域でもたくさん取り組まれている。しかし、大手重工の参入障壁が高く、容易なものではない。新潟市では、他の地域と全く違う取り組みとして、エンジンを納めるのではなく、自分たちで製造するという概念から、国内では存在しない小型ジェットエンジンを新潟市として支援し開発を進め、実際に完成しており、多方面から非常に注目を集めている。今後はそのエンジンを搭載した小型無人機の開発へ移行することを計画し、将来的に自動車並みのパーソナル航空機時代に突入するときには、新潟が小型航空機の生産地となるべく期待し、取り組んでいる。

新たな生産地としての可能性には、新潟空港を活用する可能性が大きく影響すると考える。イメージとしては、小型飛行機を造るための実証の場として新潟空港を利用する。次にその飛行機自体を新潟で造る。実際に今度は新潟空港でその飛行機を利用する。その飛行機を新潟空港に保管してもらう。保管するためのメンテナンスなどにかかる経費

が新潟空港に落ちる。最終的にその飛行機に乗るためないしは買いに来るために人々が集まるという形で、コンセプトができないかと平成19年度から関係者との間の勉強会からスタートさせたものが原点である。

最後に、国内では空港と航空機産業を地域の産業振興としてリンクさせた事例はない。これは、空港というのは飛行機に乗って旅行に行く場所という概念があまりにも定着しつつあることを表していると考ええる。当シンポジウムでは、この既成概念にとらわれず、産業の高度化とともに地域資源として新潟空港を最大限活用することを、議論する場となることを期待している。



## 2. 6 新潟空港サウス地区の有効活用について

北陸地方整備局港湾計画課長 齋藤 輝彦

### <概 要>

平成 21 年度より、北陸地方整備局では、新潟空港を調査しており、今年度で 3 年目となる。この空港の調査では、学識経験者や有識者、地元関係者、行政機関からなる検討会を平成 21 年度に設置して検討しているところ。

検討会の設置背景、問題意識として、グローバル化する世界経済の中で、海外では効率性の高いビジネスジェットの役割が高まっているといわれている。一方で、航空の大衆化が進み、ローコストキャリア、LCCと言われるものが急成長しているという背景がある。また、航空宇宙産業は部品の点数が多く、自動車産業よりかなり裾野が広い産業であることで注目を浴びている。検討当時、新潟県では中越沖地震があり、地震災害の経験を踏まえ、地震災害時の拠点として効率的な空港活用が必要という問題意識を持ち、検討会を設置し検討してきたところである。

検討会では、新たな航空需要に対応したサービスの提供や、産業・災害といったものの対応拠点として、空港機能の強化すべき方向性が示された。特に、ビジネスジェット、LCCの受け入れに望ましい機能が示された。

ビジネスジェットとは、普段乗っている飛行機が路線バスとすると、行きたいときにいつでもどこでも行ける自家用車やタクシー、ハイヤーのようなものである。自家用車なので、車検もかかるし給油も必要、駐車場代もかかり、お金がかかる。一方、LCCは、とにかく安く移動したいという意向、需要をくみ取ってできたもので、夜行バスのようなものである。東京と新潟で、一番安くて 2,500 円くらい。そういった安さを追求したエアラインである。

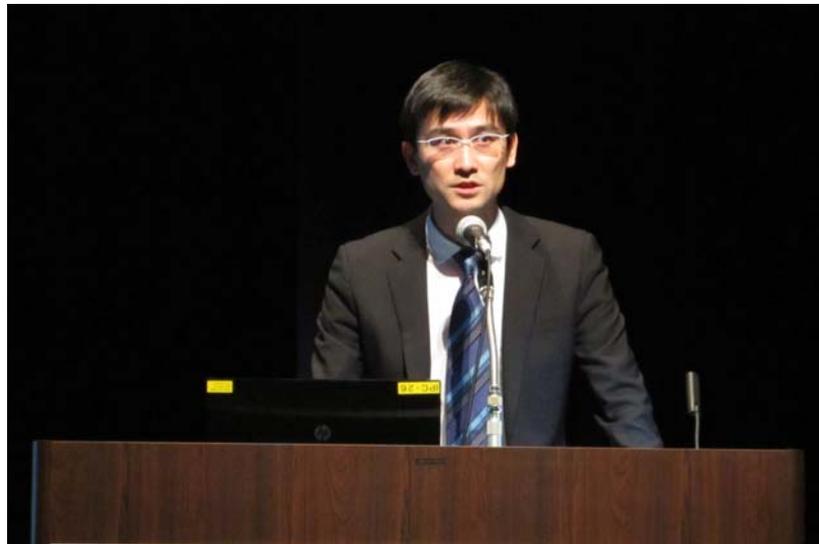
ビジネスジェットを新潟空港に誘致するにあたっては、専用スポットや専用サービス、施設の確保が望ましい機能として示された。ビジネスジェットの利用は、VIPの方が多いため、普通の旅客の方と同じ路線を歩かれると少し問題がある。VIPの方の税関チェックや入国審査や検疫だとか、飛行機を降りた後の車の手配や新幹線の切符の手配といったホテルでいうコンシェルジュ機能をFBOというが、こういった事業者を誘致することも必要になってくる。また、ビジネスジェットを整備する場所や駐機場や格納庫、特に新潟の場合、冬季風浪等が強いので、屋根付きドア付きの格納庫といったものが必要であるという方向性が示されている。LCCについては、とにかく安さを追求することで、空港施設使用料の低廉化、ステイタイムを短縮できる体制の確保が必要であるとされている。

新潟空港でビジネスジェットやLCCを受け入れる可能性について、いろいろ検討している。新潟空港にはA滑走路とB滑走路があり、A滑走路は 1,300 メートルとかなり短い滑走路であり、サウス地区の事業者が主に使っているが、この滑走路を使って離着陸される機会はほとんどないと聞く。ヘリコプターがホバリングして飛び立つとか、誘導路として滑走路を使い、B滑走路を使って離着陸することが多い。こういった場所が 40 ヘクタールくらいあり、これらを有効活用したいという事業者もいる。そこで、本年度は、このサウス地区を再編し、新潟空港の利便性を高めていくということができないか検討している。

FBOやMRO、LCC、ビジネスジェットを誘致することによる経済効果であるが、

まずFBOでは、給油やそこで働いている方の移動、宿泊・手配、ケータリング、飛行機の中で出すご飯やごみの処理等、いろいろな需要が発生する。また、MROについては、MROを行う工場の誘致や、工場立地による雇用の創出、従業員の移動、部品製造販売がある。資材調達については、新潟空港の近くだと新潟東港や新潟西港があるため、そういったところからの部品調達が可能になってくる。県内の航空機関連産業がかなり集積しているため、こういったところからも資材調達が可能になってくるのではと考える。また、LCCについては、たくさんの観光客が来ることになるため、旅客の増加による効果で、物販や飲食、宿泊といった需要が期待できるのではと考えられる。

最後に、検討会の方向性を踏まえ、これまで検討してきた事項についてさらなるブラッシュアップを図るとともに、地域での合意形成を図りながら活力ある地域社会の実現に取り組んで参りたい。



## 2. 7 基調講演：

『地方空港のポテンシャルー静岡空港を起点とする航空事業を通してー』

(株)フジドリームエアラインズ 代表取締役社長 鈴木 与平

### <講演者紹介>

昭和 42 年東京大学経済学部を卒業された後、鈴与株式会社に入社。昭和 52 年に社長に就任、その後、平成 20 年に株式会社フジドリームエアラインズを設立され、社長に就任。フジドリームエアラインズでは、名古屋小牧・福岡・静岡・松本を拠点に日本各地を小型リージョナルジェット機で結び、航空業界における新たなビジネスモデルに挑戦。2011 年 10 月 30 日には新潟・福岡便を新たに就航。

### <講演内容>

地域というものと私どものグループの仕事は本当に切っても切れないような縁があり、地域の発展が我々の事業の発展にもつながる。我々の事業が発展することで地域が発展していく。基本的な我々の事業コンセプトはそこにある。

#### ■会社概要

フジドリームエアラインズ (FDA) は、平成 20 年 6 月に設立した鈴与の 100%出資の子会社である。地元の静岡県や静岡市、また地元にも有力な企業がたくさんあるにもかかわらず出資を仰がなかったのは、事業基盤が固まるまでの間は、我々が 100%責任を持ってやったほうがよいと考えたからである。いずれ事業基盤が固まり出資者の方々にご迷惑をかけるようなことがなくなれば、広く出資を仰ぎたいと考えている。それまでは、我々が事業責任をしっかりと持って行うということで鈴与 100%出資の会社を設立した。

我々の航空事業グループには、FDAに寄り添うように空港のグランドハンドリングの仕事を行っている SAS という会社がある。もともとは静岡エアポートサービスと言っていたが、富士山静岡空港だけでなく、名古屋、九州等でもグランドハンドリングを行うことになったため、名前を変え、様々な航空会社のハンドリングを行っている。静岡エアコミュタはこれまでは報道用や防災ヘリコプターの受託運航が中心だったが、ビジネスジェットの運航も行っている。2011 年 7 月にビジネスジェットを使った旅客運送サービスを開始し、いろいろな形でビジネスジェットの運航を広げていきたいと考えている。

ドリームスカイ名古屋、中部スカイサポートの 2 社は、中部国際空港 (セントレア空港) で日本航空が行っていたグランドハンドリングの事業を引き受けた会社である。我々の航空事業のグループは、本格的に始動してから約 2 年半の間に凡そ 1,500 人の事業規模となった。

#### ■企業理念の事業方針

FDAの企業理念は、『常に改革に挑戦する若々しい精神をもって、安全で快適な空の旅を創造する』ことである。また 5 つの事業方針の中では、特に安全運航について、大手エアラインに負けないようしっかりとやろうと非常に厳しく行っている。2 つ目の事業

方針は、できるだけ大手エアラインと競合しないということである。大手エアラインが使用する中大型機では経済的に不採算な路線に注目し、就航計画をたてるというのが我々のビジネスモデルである。3つ目の方針は、コスト面であるが、我々の使用する機材は小さいことから、比較的座席辺りのコストが高くなるため、LCCと同じような厳しいコスト管理を行っている。第4の方針は、乗員・整備士の自社養成であり、そのためにシミュレーターを購入している。また5つ目の事業方針として、地上ハンドリングについても、やれるところは自分でやっというと考えており、グループのSASとのコラボレーションで、各拠点空港、各就航先空港でのオペレーションコストの軽減を図っている。

#### ■就航路線

就航路線は、新潟～福岡を10月30日から1便開設した。他には、名古屋の小牧空港から花巻（岩手県）に1便、青森に1便、福岡に5便、熊本に2便。静岡からは札幌・鹿児島に1日おきに1便、福岡に2便。松本からは札幌1便、福岡1便で、合計10路線15往復のサービスを行っている。従業員は、設立当時160人程度だったが、今は約300人、パイロット67名、ライン整備士35人の体制となっている。

最初は静岡を拠点空港としてスタートしたが、静岡のお客様は新幹線の旅に慣れていて、旅というと新幹線と、思うように乗客数が増えなかった。しかし、日本航空が名古屋小牧空港から撤退され、小牧空港も拠点として事業を展開しようと、現在は、静岡と名古屋の2本社制としている。訓練用のシミュレーターは静岡にあり、静岡の空港ターミナルにもパイロット、客室乗務員75名くらいが残ってはいるが、主要部門の多くが名古屋へ移っている。また、全国の就航先にも支店を開設させていただいている。

#### ■安全運航体制の確立と堅持

安全運航は、我々の最大かつ終わることのないテーマであるが、それを実現するために、飛行機1機と同程度の価格であるフライトシミュレーターを購入し、パイロット・整備員を養成するためのトレーニングセンターを造って訓練をしている。整備その他運航の技術を表す数値として、就航率99%、定時出発率93.8%と、大手エアラインに引けを取らない実績となっている。

#### ■使用機材について

我々の使用している機材はブラジル製で、エンブラエル（EMBRAER）という会社のERJ170、175という二つのサイズの飛行機で運航している。この飛行機は大変良い飛行機である。飛行機というのは非常に複雑な組み立て作業で造られるが故に、飛び始めてからしばらくの間は初期の故障や小さなトラブルがいくつか出るのが当たり前だが、この飛行機に関してはほとんど初期トラブルがない。就航している飛行機の中では最新鋭の機材を搭載し、座席は小型のERJ170が76席、少しストレッチした175が84席となっている。なぜこの飛行機を選んだかという点、1つは、日本航空や全日空で使用しているボーイング737やエアバスといった飛行機と乗り心地が変わらず、ボーディングゲートから搭乗できること。そして、FDAの事業コンセプトである“地域と地域を結ぶこと”に、一番優れた性能と機能を持っていることである。非常にゆったりとした乗り心地で、機内の通路は背を伸ばしたままでも十分歩くことができる。ダブル

バブルという円を二つ重ねたような形になっている飛行機で、燃料消費量は普通の丸形の飛行機に比べて若干悪いが、その分乗り心地が良く、貨物も十分積むことができる機材である。

機体のデザインについては、機体が小さいため、飛行場で日本航空や全日空の大きな飛行機に埋没してしまわないように、できるだけカラフルに、共通のデザインで1機毎に色を変えるというマルチカラーを採用した。お客様にも楽しんでいただけるよう、いろいろな工夫をしているところである。

#### ■他社との差別化施策

ほとんどのエアラインがサービスを減らし、特にLCCではサービスはほとんどしないという流れの中、FDAはその流れに逆らい、すべての路線で新聞、飲み物、小さなお菓子を提供し、どちらかといえばフルサービスに近い方法をとっている。これはコストもかかるが、鈴与グループ全体のお取引先、あるいはいろいろな企業に営業をし、機内を商品PRの場として考えていただき、無償で商品を提供いただけるようお願いしている。

2つめの差別化施策としては、シーズンとシーズンオフの違い、夏と冬の違いなど航空業界の分りづらい運賃体系をできるだけ整理していきたいと考えている。ホテルの予約と同じように、空席があればだんだん値段が安くなっていく。極端に言えば半値でも購入できるという、エアラインでは少し珍しい運賃体系を採用している。逆に言うと、搭乗者数が増え、座席が埋まっていくと、高い料金で購入いただくこととなる。運賃の基本的な考え方としては、新幹線のグリーン車よりは安い料金とし、指定席と同じ程度か少し高いくらいの料金といったコンセプトである。

3つ目の施策としては、インターネットの積極的な活用である。いずれインターネットによる予約の比率を80%から90%程度にもっていきたいと考えている。これは、いわゆる旅行代理店の活動が要らないということではなく、旅行代理店の皆様方とは今後もコラボレーションを積極的にやっていきたいと考えている。

#### ■就航後の実績と今後の展開

FDAが就航してからまもなく2年半となるが、搭乗者数は上向きで推移している。先程お話したとおり、就航率・定時出発率は大手のエアラインに引けを取らない数字と自負をしている。残念ながら搭乗率はまだ低い、小さい飛行機のため、早く70%くらいまで引き上げていきたい。

この12月にもう1機、6号機を導入するが、色はまだ公表しておらず、ちょうどお客様にインターネットで当てていただくクイズをしているところである。今後の路線展開としては、国内のどういうところを飛ぶか、来年4月からの夏ダイヤについて、慎重に計画を練っているところである。新潟についても、可能性があればもう少しいろいろな飛び方をしてみたい。また、国内各地へのチャーター便の運航を少しずつ本格化させたいと考えており、7号機、8号機を購入したら、チャーターを積極的にやってみたい。また国内、海外の航空会社との共同運航についても研究していきたいと考えている。

#### ■なぜ航空事業に参入したのか

航空事業に参入した理由についてであるが、航空事業というのは容易ならぬ事業で、

乗り出しに百数十億の資金を必要とし、しかも利益率がきわめて低い。残念ながらFDAもまだ赤字である。少し青臭いと思われるかもしれないが、私自身、地方に住んでいて東京一極集中や地方の状況に問題を感じる。地方の時代という言葉が言われてから30年、40年経つが、未だに東京と地方都市の格差が縮まっていないどころか、むしろ広がっている気もする。例えば、テレビ、ラジオあるいはインターネットなど、コミュニケーションのツールはいろいろと発達しているが、実際に本当にコミュニケーションができるのはやはりフェイストゥフェイスである。この部分がどうしても地方の場合には東京にかなわない気がする。商工会議所の会頭を務めている時に、地域の方々が一生懸命イベントをやって東京の大先生をお呼びすると、「いいアイデアだね、楽しいね。」とほめてくださるが、そういう方は、夕方になるとさっさとお帰りになり、東京のしゃれたホテルで1杯ウイスキーでも飲むという図柄と見てくると、本当に地方というのは大変であり、何とか東京に依存しないで自立ができないかと考えてきた。そのためには、地方と地方がもっともっと交流を深め、手を取り合いながら、地方の文化を高めていくということが必要ではないかと考えている。地方独自の文化を高めていくためには、地方と地方の人の交流、フェイストゥフェイスの交流というものが大切ではないか。地方と地方を結ぶ架け橋となるエアライン、そこに我々のレゾナートル（存在理由、存在価値）やミッションがあるのではと考えている。

FDA設立のきっかけは、静岡に空港ができることになり、我々もいろいろな形で静岡県知事にアドバイスをしていたこともあって、何とかサポートしなければいけないと考えていたこと、また大手のエアラインにお願いしたり、頭を下げてばかりいるのでは悔しいということで、是非地元でエアラインを立ち上げようと、FDAを立ち上げた。静岡空港についてはいろいろ揉め、賛否両論あるが、この5年間で必ず静岡県の方々から「この空港は造ってよかったね」と言われる空港になると確信している。

#### ■ 地方空港にかかわる問題点

地方空港に関わる問題については、静岡でもいろいろな議論があり、開港直前には立木問題があった。知事の辞職により立木も取り払われたが、空港が算盤に合わないという議論が特にマスコミの方から指摘される。ただ、空港というのは、高速道路や鉄道や港と同じようなインフラの側面が非常に強い。静岡空港もできてから大した時間はたっていないが、長い目で住民の方々の役に立つインフラであることが前提と考える。3月11日の東日本大震災時に、救援機を名古屋小牧空港、静岡空港から岩手県花巻空港と青森空港に飛ばした。岩手県と青森県の方々が、「こんなに空港が非常時に役に立つとは思わなかった、本当にありがたいと思っている。」という話しをいろいろなところで聞き、空港はまさに想定外の時に一番役立つものではないかと思った。そういう意味で、短期的に儲かるか儲からないかという話は、非常に視野の狭い議論であると思う。空港というのは、エアラインと地元の自治体の方々が同じ目線に立って、手を取り合って発展をしていくということが大変大事なことではないか。就航先の空港の発展がFDAの発展であり、FDAが強くなって発展することでそれぞれの就航先の空港の発展の役に立つように、と考えている。

以前「この事業は撤退する時が大変だから、あまり自治体に顔は出さないほうが良い」と航空会社の方に言われたことがあった。我々も当初静岡と石川県の小松空港間を運航していたが、残念ながら限界利益も出ないような採算で撤退をした。そういう厳し

い側面もあるが、基本的な考え方としては、決してエアラインが目線を高くして“飛んでやる”というような姿勢ではなく、地元の方々と手を取り合って空港を支える、また、我々も支えていただくということが非常に大事なことだと考えている。

#### ■ 空港の利用促進をはかるために

空港の利用促進は、利用者にとって使いやすい空港であること、そしてエアラインにとって使いやすい空港であることが重要だと考えている。この両輪をうまく回すことが利用促進につながっていく。空港の利用促進は、我々鈴与グループが仕事をさせていただいている港とよく似ていると思う。港の場合、貨物をたくさん誘致する、ついそちらだけに目が行きがちだが、それと同じくらい大事なものは、船に寄っていくことである。両方が回らないと港の発展はないということである。例えば、船が寄港したときのポートチャージを安くするとか、新しく清水港から積んでいただく荷物にインセンティブを付けるとか、いろいろな工夫を官民協働してやっている。お金もかかるが、国、静岡県、静岡市、民間、みんなでお金を出し合っている。一例ではあるが、利用者にとって使いやすい空港とするには、空港のアクセスの改善というものが非常に大事だと考える。出発する時のアクセスについては皆さん関心が深いですが、実際はおいでになられる方のほうが、アクセスを知らないことが多い。こうした方にいかに分かりやすい形でアクセスを紹介し、使っていただくかということが非常に大事である。北九州空港はアクセスがあまりよくない空港だが、いろいろな工夫をしている。大きなパネルが到着ロビーにあり、今あなたはここにいる、鉄道だったらここ、自動車メーカーの工場に行くならこのバス、といった非常に分かりやすい看板が出ている。その横に空港の案内係の方がいて、バスの運転手の方が切符を売り、飛行機の到着に合わせて待っており、非常に感心をした。まだまだ静岡空港はそういうところまで行っていない。利用者のC I Q等がスムーズに流れるような空港機能の充実など、いろいろなことがあろうかと思う。

エアラインにとっての使いやすさに重要なものに空港の運用時間がある。特に我々のように地方空港間を飛んでいるものにとっては、大きな問題である。本来1機の飛行機を1日4便飛ばしたいところだが、空港によっては午前9時～午後5時までの間しか開いていない空港もあり、運用時間をどのようにうまく広げるのか、いろいろな考え方があると思うが、柔軟な対応をしてもらえると、ダイヤの立て方が楽になる。

また、地上支援のトラクター、タラップ、除雪装置などをこれまでエアラインが投資してきたが、本来ならば、空港のインフラとしてどのようなエアラインでも使えるような形に持っていくのが筋ではないかと思う。エアラインそれぞれはそんなにたくさん使うわけではないから、相当無駄が多いような気がしている。

#### ■ リージョナル航空の経営に関わる問題

経営に関わる問題点としては、経営コストのうち、燃料税、航行支援料、着陸料、保安料などの公租公課が約14%になるという点がある。燃料代と合わせて約37%が経営者がさわれない部分というのも、珍しい事業である。特に、燃料税については、3機でスタートし、1年間に国に支払った燃料税が3億円であり、今度、6機になるため、8億円～9億円くらいになるのではないかと思われる。これは世界でも日本だけの税金で、地方空港の建設のために始められたと聞いている。そろそろ地方空港の建設も終わりであり、むしろお金が使われているのは、羽田空港など大都市のために使われているので

はないかと感じている。100 席以下の貧乏なエアラインと財政が苦しい自治体が角を突き合わせて“あれをまけろ、これをまけろ”と言う前に、大きな視点でもって、地域と地域を結ぶために国にももう少し再考していただきたい。みんなで力を合わせてもっと国をお願いをしていったらどうかと考えている。燃料税がなくなるだけで、ローカルで苦勞しているエアラインはかなり元気が出てくると考えられ、地方の方々からいろいろな要望があった時に、多少の無理をしても飛ぶことが可能になってくるかもしれない。

#### ■リージョナル航空としてのビジネスモデル

松本は日本航空が撤退したあと、長野県と松本市から非常に強く就航の要請をいただいた。日本航空は1 日おきに札幌と福岡に運航していたが、我々は同じ飛ぶならと毎日運航させたものの、搭乗率が上がらない悶々とする日がけっこうあった。しかしながら、長野県の方々、それから松本市はじめ周辺自治体の方々に非常に強力な支援をいただき、あるときは知事自ら福岡まで乗り込まれ、長野県の観光宣伝をやってくださったことで、数字が上がり、この夏はとうとう黒字路線に転換した。札幌線、福岡線双方とも搭乗率が大変上がったが、さらにうれしいことは、松本発の、長野県の方々が福岡県へ行く、あるいは北海道に行くお客様が多かったものが、最近になって、福岡県の方が長野県に行く数字が増えてきた。その意味、我々もお役に立つことができたのかなと考えている。

まだまだ事業としては未熟で、経営基盤が完全にできたと思っているわけではないが、皆様方のご支援を頂戴し、新潟線を長野県の松本線と同じようにしていきたいと考えている。



## 2. 8 パネルディスカッション 『新潟空港利活用の可能性』

<コーディネーター>

新潟日報社 編集委員室長 鈴木 聖二

<パネリスト>

新潟経済同友会 筆頭代表幹事 佐藤 功

NPO 法人社会企業家ビジネススクール 副理事長 木山 光

YSEC(株) 代表取締役 山内 慶次郎

ビジネス航空ジャーナリスト 石原 達也

新潟市 市長 篠田 昭

(株)フジドリームエアラインズ 代表取締役社長 鈴木 与平



## ◆パネリスト ビジネス航空ジャーナリスト 石原 達也 氏

最初にビジネス航空ジャーナリスト石原氏より、MRO（航空機整備受託事業）やビジネスジェットをめぐる世界の動きと、日本における可能性等について発表があった。

<発表内容>

### ■海外における MRO 事業の事例

MRO とは、Maintenance Repair and Overhaul の略で、飛行機整備の請負事業のことである。

オランダ南部の地方空港であるマーストリヒト空港では、MRO の分野でそれぞれ個別に強みを持つ中小企業 20 社以上が立地表明し、MRO のクラスタが形成され、機体・エンジン整備や飛行機の再塗装を行っている。



### ■日本における MRO クラスタの実現可能性は低い！？

2009 年に実施した、名古屋における MRO の産業集積の可能性を探る調査では、名古屋の産業力では実現不可能との結論に至った。

理由として、以下二点が挙げられる。

一つには、企業の実力が日本とオランダで全く違うということである。

たとえば飛行機の再塗装は、5年に1度の最も大がかりな「重整備」の際に行われる作業で、非常に高度な技術を要求される。オランダの再塗装業者は、百数十人乗りから二百数十人乗り程度のサイズの旅客機を1機当たり1週間で再塗装することができるが、日本で同じような再塗装ができる企業は、JAL、ANA しかいないと思われる。また、オランダの再塗装業者は、世界各地に300社以上の固定客を持ち、1週間に1機再塗装をしても1年以上先まで予約で埋まるほど顧客が存在する。これほどの実力を持つ企業は日本にはほとんどいないが、マーストリヒトのクラスター立地企業は、一社一社がこのクラスの実力を備えている。

オランダの中小企業がそれほど実力を持つ理由は、オランダが80年間にわたり旅客機を造り続けてきたため、技術基盤が蓄積されており、世界各地でオランダ製の旅客機が使用されているため、整備需要と市場が生まれるからである。何より、日本が鎖国していた数百年前から、オランダ商人は世界中で活動し、それによって形成された人とモノの動きが、オランダに航空機の集まる土壌を生み出している。日本にはそれに比肩する社会基盤が存在しないため、日本の産業基盤を全て集めても MRO クラスタの実現性は低いのではないかと。

日本で MRO ができないもう一つの理由は、すでにアジア各地で巨大な MRO の企業が立ち上がり、日本から完全に飛行機の流れが去ってしまっている点が挙げられる。

中国（香港）の大都市アモイにある TAECO という航空整備企業は、1996年にキャセイパシフィックの整備会社を中心に、ボーイング、JAL、中国航空当局等が協同出資して設立された。現在ジャンボジェット機を12機まで同時に重整備できるだけの整備能力を持ち、JALも重整備を当該者に委託している。TAECOには欧米の航空機部品メーカーの世界大手などが立地し、TAECOの中で交換部品が内製化され、外から交換部品を売り込む

こともできない。TAECO に、広大な用地を中国政府がただ同然の値段で供給しており、価格競争力も非常に強い。中国だけでなくシンガポールでも、ハブ空港の形成により、整備需要をめぐり欧米の航空機部品メーカーなど世界大手が次々に立地して整備拠点を形成している。

日本はこれらの流れから取り残されており、日本において MRO クラスタを実現させることは、現時点で難しい。

#### ■ビジネスジェットを巡る海外の動きについて

ビジネスジェット利用者の動き方は、以下のようなパターンが標準的である。

- ① 3か国程度を1日で回り、それぞれの国で重要な商談や会議をこなし、日帰りする
- ② 暴動やテロで定期便がストップしても、自社のジェット機で従業員を非難させる
- ③ 定期便のない発展途上国の奥地に直行し、マーケットを開拓する
- ④ 超多忙なビジネスマン同士が、お互いのスケジュールが合ったほんの一瞬のタイミングを狙って商談に直行する

ビジネスジェットの利用は、欧米では大企業だけでなく、中小企業まで、また、経営トップだけでなく、現場の社員まで浸透している。

アメリカの某大手小売業者は45機以上ビジネスジェットを持ち、現場のセールスマンが一人でも多くのお客さんのところを訪ねるために、ビジネスジェットを利用している。このような使い方は、欧米だけではなく、アジア、アフリカ、中南米の新興諸国などにも浸透してきている。

スイスのジュネーブで毎年開かれている欧州向けビジネスジェットの商談会は、60機以上のビジネスジェットを展示し、自社用ジェットの売り買いのために1万人以上の人々が訪れている。他にも世界各地でビジネスジェットのトレードショーが毎年開催されている。

世界には、ビジネスジェット専用の国際空港もある。例えば、ロンドンのファンボロー空港は、55機のビジネスジェットが拠点としているが、これは日本の総登録機数に等しい。1日あたり平均75機のビジネスジェットが発着しており、2～3機つづけて滑走路に入ってくる光景も見られる。ユーザーは大企業から中小企業までさまざまである。

#### ■日本におけるビジネスジェット誘致は困難！？

ビジネスジェットは、自社製品を売り込むために利用される。すなわち、ビジネスジェットを使って飛ぶコスト以上の利益が出るマーケットがなければ、ビジネスジェットは飛んでこない。リゾート地などにビジネスジェットのフライトが集中しているのは、ビジネスマンがリゾート地を場にして色々な商談をしているためである。観光目的にビジネスジェットが飛ぶということはない。

日本国内では、名古屋空港などが何年も前からビジネスジェットの運航拠点を整備してきた。地元企業所有の外国籍機が活発に飛んでいるため、ある程度の国際フライト量はあるが、外国企業の飛来はほとんどない。売り込みに来たものを買えるだけの購買力のある地域でなければ飛んでこないためである。ビジネスジェットは、東京でさえごく少数しか来ない。ある国の外交機関からは、「当国の企業も以前は日本にビジネスジェットの受入拡充を要望していたが、数年前から日本に来ようとしなくなった。彼らの流れは完全に中国・韓国・東南アジアに向いている」と指摘された。ビジネスジェットだ

けでなく、外国の大手航空会社の定期便も東京路線を外し始めている。地方に就航している路線で、成田、羽田に回せる路線があれば引きはがそうという時代になる。

■地方空港における再生の可能性～リスクへの覚悟が必要～

航空機産業やハブ空港などを数年来話題にしておきながら、こうした大規模な世界動向に無知・無関心なのが、この国の現状である。その国で、地元で国際空港が稼働しているなら、どう活用すべきか―地元でしっかり議論すべきである。

後ほど JASPA 取締役の山内氏から話のある「無人航空機開発の可能性」を候補と考えているなら、以下の点も認識してもらいたい。航空機産業は、実証が全ての世界であり、飛行試験を繰り返し行い、安全性に関する実証データを十分積み上げなければならない。無人航空機の開発製造を新潟の地場産業として根付かせるためには、繰り返しテストフライトを行える環境を地元の協力で整備する必要がある。テストフライトは、「どこまでやったら落ちるか」についても洗い出さなければならないため、わざと落とすテストも必要になる。その危険を避ける限り、航空機産業は育たない。

アメリカのフロリダ州にあるデラントという人口約3万人の田舎町の空港は、地元企業のビジネスジェット約20機、地元住民の自家用機約80機が拠点としている。定期便はゼロである。空港を造って飛行機が飛ぶということは、飛行機が墜落する危険性や騒音などのデメリットも発生し、当然、地元でも反対が起きるが、空港を造らなければみんな外へ出て行って地域が崩壊してしまう。地域が崩壊するリスクと飛行機が落ちてくるリスクを話し合い、たいてい空港建設という方向に落ち着く。全て地元負担、自己責任で、何かあっても合衆国政府は一切面倒を見ない。そういったところでアメリカの空港及び航空機産業というものは鍛えられている。

◆コーディネーター 新潟日報者編集委員室長 鈴木 聖二

日本がジャパンバッシングされるので、地方空港でMROやビジネスジェットの拠点となる実現性は厳しいという問いかけは真摯に受け止めつつ、地域の公共財としての空港を何とか生かして地域の活性化につなげていきたいものである。その道は細くとも、探っていきたいところである。

## ◆パネリスト YSEC(株) 取締役 山内 慶次郎 氏

山内氏からは、ものづくりの立場から、空港の利活用について発表された。

### <発表内容>

現在、航空関連産業は、国内から海外に仕事の流れている。その中で、YSEC(株)は、日本特有の技術が生かせるエンジン開発に取り組んでいる。

#### ■YSEC(株)の紹介、特徴

YSEC(株)は、航空関連機器をメインに造っている会社である。親会社は山之内製作所で、工場は新潟県新潟市西蒲区にある。顧客は、重工やエンジン・機体のメーカーである。加工品目としては、航空宇宙（機体、エンジン）、衛星（船外ロボット、ロケット部品）などがある。

YSEC は、難切削材加工が得意であることが特色である。モリブデンやインコネルといった削りづらい材料を用いて加工している。航空機には、エンジン部品の製造に関わっており、ANA ボーイング 787 や、JAL のエンジンに関わっており、当社のシェア率も高い。機体では、ランディングギアの受け根のところを請け負っているが、当該部分は非常に高い精度が求められ、信頼性の高い企業でなければ発注されない製品で、アメリカの会社と 50%のシェアである。その他、技術力を要する様々な部品製造で高いシェア率を占めている。

これらの部品を製造する工作機は、7,000 万円から 1 億円くらいの設備である。1 台 1 億から 2 億円するような省人化ロボットを活用し、24 時間 365 日稼働させて高度な製作や精緻な測定を実施している。これらの設備は、トレーサビリティの確保として航空業界で要求されるものである。

#### ■要求されるのは、安全・安心・信頼！

これから求められるのは、品質管理やトレーサビリティの徹底であり、「いつ・どこで・だれが・どのように」を管理する必要がある。YSEC はこれらを確立し、日本の競争力に合う付加価値の高い航空部品、特にエンジンに特化し、安いものが海外に逃げていく中で、日本でなければいけない信頼性を確保し、きちんとしたものを残していきたいと考えている。

#### ■航空中産業に参入したきっかけ

YSEC が航空宇宙産業の参入したきっかけは、航空宇宙産業が世界に広がり、かつ小型化が進んでいることである。機体や装備品は、人件費の安いところに移管されているが、エンジンは日本の信頼度が高く、質の



良いものを造ることで、需要が増えてはいる。YSEC が目指しているものは、日本でいいものを作ることである。

医療機器を製造販売するためには、取扱う品目の区分に応じたそれぞれの許可が必要になる。許可にはクラス1からクラス4まであり、YSECはクラス2を取得している。1年に1ステップしか上がれないため、クラス4まで取得するには4年間かかる。認定が必要なものを造るには、きちんとした順序立てをして目標値を持って明確にしていかなければならない。航空も同じで、YSECとしても10年かかってここまで来た。10年必死に励んだお陰で、世界一のシェアを取れる部品加工が出来るようになった。

#### ■中小企業の航空関連産業のビジネスチャンス

今、素晴らしいエンジンを造って認められているが、海外から見ると単なる部品加工で、単なる「プロセスの下請け」では取引に至らない。部品単位でも、完成しないと取引ができない。材料からきちんと品質管理をし、これが正しいのだという証明をしなければならない。そこで、海外と取引を始めるため、商社機能を持ち、かつ、品質管理ができる会社として、グループ会社にJASPAを立ち上げた。物作りには「認定」が必要であるため、JASPAに大手重工のOBを迎え、認証のお手伝いをいただくことで、様々な技術ある中小企業が航空機産業に参入できるようになった。そして、JASPAを中心に、開発から製造、特殊工程、品質管理まで一貫して部品・製品を製造し販売するコンソーシアムとしてACPCを作り、海外と遜色ない、航空宇宙に特化したサプライチェーンを実現させた。この取組みにより、これまで「部品加工の下請」であったものから、品質保証やトレーサビリティの求められる「部品加工ワンランクアップ(高付加価値化)」を実現し、今後、部品やモジュールの開発、製造、小型航空機の開発・製造といった「開発型ビジネスの展開」へ繋げることが可能となった。これまで、大手企業からも、「加工単位の発注」から「ユニット・サブシステム単位の発注」が求められており、他社との連携の必要性が高まっていた。世界の民生航空機需要が2028年には倍以上になると予測されているが、現時点でこの予測結果以上の早さで生産需要が伸びている。日本は、注目せず見過ごしているというのが現状である。

現在、サプライチェーンとしては1グループも受注ができていない。航空宇宙産業は、あらゆる技術が結晶された極めて高度な産業であり、企業・大学・行政の産学官連携により受注を行わなければならない。

#### ■新潟空港周辺における航空機産業集積の可能性

新潟地域は、空港・電車・高速道路をはじめ交通網が発達しており、航空機産業の集積地には非常によい。このため、海外需要がある部品の特殊工程作業を行える企業グループを、空港の側もしくは空港の中に作れないかと考えている。製品作りに対する特殊工程(ろう付けや溶接や非破壊検査といったもの)は、世界の認定を取らなければならない。小型ジェットであっても、修理するには同じような設備が必要であるため、空港近隣にそのようなグループを作り、空港の中でMROを手伝えるような仕組みを作ってはどうか。

新潟市と話をしている中で、そういう集積地が日本には1グループもないため、最初に行ったところが集積地になる。遅れている航空業界の中で世界に求められているエンジンの工場もしくはMRO工場を新潟空港の側に作ってはどうか。

ものを作ることや観光するということではなく、総合的に人が集まって空港を利用し、それが活用できるということが本来必要なのではないかと思う。日本はコンピューターでも車でも最初はおもちゃだと言われたが、パーソナル化していくことにより最終的には世界一になっている。航空も遅れてはいるが、エンジンが一番得意で、そこが一番性能的に重要視されるので、パーソナル化すれば売れるのではないかと、小型ジェットエンジンを造っている。

有人機は非常にハードルが高いため、無人機から取り組んでいる。海外では、小型化が主流で、ライセンスも小型になり、誰でも乗れるようにしようと、稼働量がどんどん増えているが、日本は全く飛べない状態であるため、海外から売っていかうと考えている。経済産業省と一緒に実機を造っているが、完成度の高い部分を新潟で取り組んでいきたいというのがスカイプロジェクトである。スカイプロジェクトは日本国産100%でエンジンを造ろうとしており、現在、8割方完成している。

#### ■新潟空港の目指すところ～航空機産業集積による空港活性化～

何か1つ観光に絞ったり集積を絞ったりではなく、いろいろな人が集まって活用するような産業を立てるべきである。YSECには、認定に毎日2人程度の来客があるほか、ロールスロイスやGE、監査といった様々な方面から飛行機での来訪者がある。産業が拡大したり、工場を建てたりすることにより、20人～40人が見学に来る。産業誘致を推進することにより、見学・勉強・認証のためにただホテルに泊まるのではなく、「うまさぎっしり」の新潟を楽しんでいただける等、複合的に空港の活性化へつながるのではないか。また、空港の中で特色ある航空機産業を誘致することにより、さらに飛行機が飛んでくるのではないか。つまり、単に物を造るというだけではなく、物を造ることにより様々な波及効果が生まれる。空港があるということはアドバンテージであり、今後、皆さんと利活用を考えていければと考えている。

#### ◆コーディネーター 新潟日報者編集委員室長 鈴木 聖二

先程、石原氏から、MROや空港関連の色々なビジネス、飛行機を集めなければ難しいというお話があったが、山内氏の提言のように、航空関連産業であれば、新潟県の得意技である金属加工やそれらをさらに高度化して標準化していくことで食い込んでいく可能性は十分にある。航空機関連産業が空港内にあれば、さらに色々な可能性を切り開いていくことも可能なのではないかという提案であったかと思う。空港単独ではなく、ほかの魅力と一体的にということで、それが地域の振興につながっていくといった、空港をさまざまな形で利用することと地域の活性化をつないでいくという話であった。

◆パネリスト NPO 法人社会起業家ビジネススクール 副理事長 木山 光 氏

木山氏からは、空港民営化をめぐる世界の情勢について紹介いただくと共に、新潟空港における新しいビジネスについて、特に飛行機を所有するという観点から提言があった。

<発表内容>

私は PLAKA といった不動産の賃貸業をしているため、その側面から、飛行機を所有するとはどのようなことかについて話してみたい。

■NPO 法人社会起業家ビジネススクール新潟委員会での取り組み

今から 10 年くらい前、新潟県・新潟市が企業誘致を一生懸命実施し、うまくできたのが、コールセンターである。コールセンターの企業誘致は非常にうまくいった事例の一つで、その次に来る、新しい産業づくりは何かといろいろ考えたときに、航空宇宙産業が非常におもしろいのではないかと、勉強を始めた。

航空宇宙産業は、ものづくり、サービス、空港運営、航空機の保有くらいに分かれる。航空機の保有について、日本ではビジネスジェット保有数が 55 機と非常に少なく、羽田空港なども空港の時間帯を少し空けたが、結局、1 日あたり 1、2 機しか停まらないというのが現状となっている。

空港自体の民営化については、企業立地促進法を活用し、新潟市で航空産業を指定業種として選定した時期があった。これは、行政も色々関わられる分野もあるし、地元の経済人としても色々応援できる場所があるのではということからスタートしたものと思われる

利活用検討委員会では、新潟空港 A 滑走路の周辺、サウスエリアの利活用が新潟空港の民営化に向けた一つの大きな柱になるのではという結論が出ている。



■世界における空港運営民営化の状況について

国管理空港では、航空系事業と非航空系事業を一体とした空港経営が今後求められている。疑問なのは、新潟空港を民営化して果たして採算が取れるのかということである。手を挙げる事業者が出てくればいいが、出てこない場合は県が面倒を見るか、または、空港自体が廃止されるのか、国がしばらく運航を継続するのか、いろいろ考えられる。累積赤字が 1 兆円を超えているため、国が今までどおりの維持管理をすることは難しいという方向は出ている。

空港運営の民営化手法について、世界的に色々なやり方がある。売却方式としては、IPO(政府持ち分の売却、株式上場)、トレードセール(特定企業や企業連合への売却)が

ある。世界で民営化されている空港は、1987年から2007年までに85件あり、そのうち先進国の主要空港は全部IPO方式、つまり上場している。全体の43%がトレードセールである。契約方式については、BOT（民間企業が資金調達・建設し、ある一定期間において運営し、契約期間後の所有権を政府に移管）やコンセッション方式、運営委託がある。コンセッション方式については、今、日本でかなり検討されているもので、関西空港などが全部このような方法に変わっていったほうがいと国は方針を出している。韓国では、仁川は仁川国際空港公社となっており、将来は49%を民間に売却して上場し、株式会社化する予定になっている。それ以外の地方空港も含めた空港は、空港公社という形で14空港あるが、うち一つをモデルケースとしてコンセッション化させ、コスト構造の比較検討をしようとしている。

PFIを使った事業事例については、羽田空港国際線の旅客ターミナルがある。採算が採れていると聞いている。

#### ■新潟空港における新しいビジネスの可能性

新潟空港の民営化と併せて、新潟空港にできる新しいビジネスについて考えたい。

航空機の整備、サービス関連事業として、MRO（航空機整備事業）やFBO（運航支援事業）という事業がある。ビジネスジェットは、空港に着いてから機内に乗るまでたった5分、例えば小牧空港から新潟空港までは飛行時間の30分程度を含め、40分程度で行ける。それほどビジネスジェットは早い。ただし、専用ターミナルの確保やスポットの確保等色々必要であるため、新潟空港サウス地区の活用に可能性があるのではないかと思っている。

もう一つは、航空機の所有・運航事業である。当社は不動産の賃貸業という、建物に投資する商売を行っている。建物の償却は短くても35年で、PLAKAのようなものでは65年ある。そうすると、年間当たりを取れる償却は非常に少ない。航空機を自分で買う場合、例えば、10億円の飛行機を買えば年間2億円くらい償却できるので、5年間で償却できるメリットがビジネスジェットにはある。従って、自分で使うのではなく、あくまで所有だけさせてもらい、所有した飛行機を使ってもらうことが、利益の出ている構造の企業にとってはかなり有効な手段ではないかと思う。

アメリカではフラクショナルオーナーシップということをやっていて、1機の飛行機を最大16人で持つことができ、16分の1の所有権及び16分の1の時間を使って飛行機に乗れる。使わない時間は、ハンドリング会社等にレンタルする。タイガーウッズなどがビジネスジェットでいろいろなところに行くという話はこの制度を使っているはずだが、こういう制度が日本ではなかなかできない。今の日本の法律では、複数で所有することはできてもそれを人に貸すことができないため、そこをうまく改正してもらえば、私と誰かで飛行機を持ち、例えばFDAの鈴木社長に使っていただくということが十分可能になってくると思われる。

仙台空港は実をいうと新潟空港よりもかなり先に進んでおり、FBO仙台がすでに設立されている。ビジネスジェット特区などというものも申請している。仙台空港のファンド活用案のようなものも出ていて、東日本大震災のあとに国土交通省が財源不足のためにPPPもしくはPFIの推進のための案件募集をした。60件あった中の一つにNPOが海外大口投資家から資金を集めるということで、仙台空港の観光地化、ホテルや水族館を併設しようというものがあった。特区制度の活用でカジノのようなものを構想しようという再生案が提案されている。

また、一般社団法人不動産証券化協会が主催（国土交通省、金融庁も参加）し不動産の投資市場の活性化、特に地方物件の活性化のためのフォーラムを行ったが、こういう国内ストックの流動化を目的とした事業に空港運営も関わってくると、もしかしたら流動している資金ももう少し集約できるのではないかと考えている。

また、新潟トラベルの企画で、大韓航空の100%子会社である「ジンエアー直行チャーターで行く済州島3日間」というものがあった。新潟トラベルが新潟地区の指定販売代理店に指名されたことで、このチャーター便事業が成り立っている。問題は、運航時期と搭乗率であるが、3月は震災の影響で84%になったものの、10月まで100%となっており、大きな成功事例と思う。11月はさらに臨時で追加されたので85%くらいということだが、成功要因としては、すべて3連休に絡めて運航したということと、福島県の会津地方や山形県の庄内地方からも搭乗があったということが挙げられる。2012年も7本予定している。定期便に比べて大体20%くらい安い料金設定、最安が5万6,800円。1番人気は7万5,800円。普通のカウンターで、そのまま8番ゲートから飛行機に乗る。普通、ジンエアーの定期便では機内食は出ないらしいが、チャーター便ということで、機内食のサービスもある。驚いたのは、フライトアテンダントが、ジーパンにポロシャツにベースボールキャップだった。到着後はタラップでバスに乗り、そのままターミナルに行き済州空港に到着という流れである。

最後に新潟空港の経営についてだが、収入が5億円、空港ビルディングの売り上げが20億円で、合わせても25億円。25億円でいくらの赤字かということ、14億から15億円の赤字になっている。普通、ビジネスをやるときに20億円の売上で15億円の赤字の会社を誰がやるだろうか。この議論は今回のようなシンポジウムを通じて話されていくべきである。そうすると見えてくるところもきっとあるのではないか。お金の話もきちんとしながら、空港の民営化とはどうあるべきかということをもう一度考えていくべきであると思う。

◆コーディネーター 新潟日報者編集委員室長 鈴木 聖二

空港本来の旅客数の増加、それから最初から課題になっているサウスエリアの活用策につながるさまざまな研究の成果、それからアイデアを提供いただいた。

◆パネリスト 新潟経済同友会 筆頭代表幹事 佐藤 功 氏

佐藤氏からは、新潟空港を利用するユーザーの立場から、新潟空港の新しい利用方策について提言があった。

<発表内容>

■FDAの新潟ー福岡便就航を歓迎

当社（佐藤食品工業(株)）は、九州・北海道に工場があるため、新潟ー九州便があることは非常に便利である。全日空が九州便をやめると発表した時は困った。当社の工場は佐賀県で博多から1時間程度行ける大変便利なところだったため、なくなれば、大阪で乗り換えていくしかなくなり、大変不便になる。幸い、県、市、新潟商工会議所並びに新潟経済同友会を含めて、中央にも陳情し、何とか1便だけは運航いただいた。先月からFDAが1便/日飛び、全日空の1便/日と合わせて2便/日となり、助かっている。しかし、以前は朝と晩が出ていたため、大変便利よく使っていた。それでも夕方便が出るだけでも、佐賀の工場が夕方終わってから乗れるため、大変便利がいいが、そういう面で、新潟空港もピークから見ると徐々に落ちてきているように感じる。

中越地震で、新幹線が止まり、羽田便が出た時は驚いた。新潟ー羽田便が出ているところは、新潟空港は大変小さなターミナルだったが、新しいターミナルができてからは、残念ながら羽田便がない。ただ、地震時に羽田便が出たときは、朝空港へ行くと、空港の中に人が入れない。全日空と日航の250人、300人くらい乗れる飛行機が2機入ってきて、その他の飛行機も出ている。空港が足の踏み場もないくらいで大変驚いた。今、羽田便があったら、今の空港の倍くらいの大きさが必要なのだとつくづく感じた。

地方空港は、東京便が止まると、どこもぐっと利用者数が落ちるのが現状である。幸い、新潟は大阪便が一番飛んでいて、そこを起点に利用している。その他は北海道。以前は旭川や花巻、仙台等色々あったが、それらはみな止まった。そして今回、FDAが福岡便を飛ばしたというのは、本当に久方ぶりの快挙だと考える。使わせていただく我々も、大変喜んでいる。

■新潟空港に新潟新駅を

上越新幹線を新潟駅から空港まで延ばすという話は以前から言われている。新潟空港に新幹線を入れるのは夢物語であり、300万、500万という人数がなければ、空港に入ることは到底無理だろうと思うが、新潟駅が今のままでいいとは思っていない。新潟駅は、南口を直し、これから高架線になり、万代口も整備される。しかし、肝心の駐車場の用地がない。今の新潟空港A滑走路の用地は、国の用地で、大変な広さがあるので、空港への乗り入れではなく、新潟新駅を空港に造ってはどうかと思う。現在、白新線、越後線、また、市内はいろいろなアクセスがあるが、高速道路から空港で車を止めて新



幹線に乗り、新潟駅を通過していく形を取るとしたら良いのではないか。決して空港を当てにするのではなく、新潟新駅を造るという発想転換をすれば、造る価値があるのではと考える。新幹線の新しい駅を造れば、新潟以外の群馬、埼玉の方々を新潟に呼び込むことが大変楽になるはずである。そうすれば、新潟空港の利用について大変大きな需要が見込めるのではと考えている。わずかな時間で新潟駅と新潟空港とつながることになる。これをぜひやり遂げていただきたい。

■新潟空港に国際展示場を

新潟空港A滑走路のエリアに、全世界から呼び込む国際展示場を造ってはどうか。新潟には朱鷺メッセがあるが、全世界から呼び込む国際展示場となると、あの3倍近い面積が必要だと聞いている。朱鷺メッセの広さでは国際展示場は不可能だと言われている。何とかあの大きな用地を使い、また、新駅ができ、飛行場も近い中で国際展示場ができたら、新潟空港にも、また、新潟県のためにも活性化ができるのではと考える。是が非でも新潟新駅、皆さん共々考えていければと思う。

◆コーディネーター **新潟日報者編集委員室長 鈴木 聖二**

新駅は新潟空港に人が集まりやすくし、アクセスしやすくする手段の一つ。また、人が空港に来る目的として、見本市など、大きな物を一つ造ろう、という提言でした。

◆パネリスト **㈱フジドリームエアラインズ 代表取締役社長 鈴木 与平 氏**

鈴木氏からは、ビジネスジェットの特長等について発表があった。

<発表内容>

当社は、ビジネスジェットを2機所有している。このメリットは、利益の上がっている会社であれば、7年で償却ができる点である。もう1つのメリットは、ビジネスジェットの世界は機体の価格がそれほど下がるわけではないので、いざ売却となった時は売却益が出るということで、一種の資産を持つ点である。当社の所有するビジネスジェットは複数社との共同所有であり、1社は日本全国にネットワークを持っていらっしゃるお菓子メーカーで、九州から北海道までお使いになっており、もう1社は、フィリピンのセブ島まで使われている。

日本でもビジネスジェットがちょうど夜明けを迎えたところで、これからもっと気軽に使えるような状態に徐々になってくるのではないかと考える。



## ◆パネリスト 新潟市 市長 篠田 昭 氏

篠田市長からは、新潟空港活性化に向けた取り組みとして、「NIIGATA SKY PROJECT」などについて発表があった。

### <発表内容>

#### ■新潟空港活性化に向けた取り組み

新潟空港は、今年度が利用客低下の底だったと言えるよう、来年度、反転攻勢をしなければならぬと考えており、現在、新潟県と一緒に色々なことを仕込んでいる。ウラジオストクの代表団が今、新潟市に来ているが、ウラジオストク・アビアの（高い）航空料金ではとてもではないが観光も交流も成り立たないということは完全に意見が一致している。ハバロフスクはもう成田便もなくなったため、ストレスはものすごく高まっている。

ロシア極東の弱みは人口が少ないことであり、その点、中国は有力である。我々が乗り入りたいのは首都圏だといつまでも言っているのではなく、やはり、新潟空港を選択してもらおうよう、（人口の多い）中国などと1つでも多く路線を結ぶといった動きを今年度仕込んで、来年度、一つでも成果が出るようにしていく。

仙台空港と新潟空港を比較すると、新潟空港には国際線、それもオンリーワン路線があったことが特徴であったが、今、非常に危機になっている。ここを新潟県と一緒にどのように手当てし、また反転攻勢をするかということが一番大事だと考える。

#### ■まちづくりの中での空港

また、まちづくりの中で空港をどう位置づけるかということについて、新潟市も、国際展示場も考えられる。朱鷺メッセが7,800平米くらいで、その10倍は必要なところだが、5倍あるいは新潟なら特別にそれよりもっと小さくてもノウハウを移転すると言っている企業があるので、その温かい気持ちが変わらないうちに一步を踏み出したいと思っている。



#### ■産業を興していく中での空港の位置づけ

新潟は企業立地促進法基本計画を策定し、「航空機・自動車等機械・金属関連産業」、「組み込み・高度ITシステム関連産業」、「食品・バイオ関連産業」、「港の活性化につながる産業」の4分野を指定している。その中で、航空機関連産業を新潟がなぜ指定しているかということ、YSECが来てくれたからというのが一番のポイントである。無人飛行機、小型ジェットエンジンの開発を進め、実際にデモをやれるところまで来た。本州の日本海側は自動車の組み立て工場が全くないという状況であり、航空機関連産業については何と

か新潟は役割を果たしたいと考えている。

そういう中で、航空ショーに新潟市として出展している。初めて単独出展をし、新潟が航空機産業に熱心だということを理解していただいている。また、出展企業の方には、「航空機産業での日本中小企業の技術レベルの高さの認識」、「欧米における航空機産業の市場の巨大さの実感」、「高付加価値商品の開発という欧米の中小企業戦略の理解」といった成果が上がっている状況である。その中で、環境対応型の先進無人飛行機のジェットエンジンを開発しようということで、これを具体的にものすごいスピードでやり遂げた。このスピードには、専門家は皆さん感心している。

また、重工各社から発注をいただき、それをきっちり仕上げ納入ができるという特殊工程の共同工場を何とか新潟市に建設したいと考えている。できれば、空港と絡んでくると一番おもしろいと思う。この多工程の共同工場建設は、何が何でも成功させたいと思っている。

#### ■新潟空港を未来につなげるために

そして、新潟空港の利活用については、本格的に検討する時期である。今までは、国が空港管理をやってくれるものだと思っていたわけだが、これからはまさに地方でどうやっていくのか考えていかなければならない。新潟州というような構想もあるが、新潟県と新潟市が力を合わせて一体として取り組む分野がいくつかは必要だと思っている。新潟港などの港も県が管理をしているが、空港についても、新潟市の空港だということになってしまえば、三条、燕、長岡の方々もあまり注目しなくなってしまうかもしれない。むしろ、新潟県と新潟市が力を合わせてこの空港をより発展させるためにどういう手があるのか考えることが必要で、それを考えるためには、特別自治市という政令指定都市の市長会が今まで主張していた、そういう方向ではないほうが新潟には向いているということで、新潟州構想を提起している。空港と港だけを取っても、特別自治市よりは新潟州構想のほうが向いているのではないかと思う。

10月27日には東京ビッグサイトで新潟市のビジネスフォーラムを開催した。目玉はエンジンのデモであり、大変関心が高く改めてびっくりしたような次第である。もし、この小型無人飛行機が佐渡と新潟の間に就航できたら、佐渡にとってはものすごい出来事である。佐渡のすばらしい海産物などが築地まで行かなくてもこの辺りに揚がってきたら、それは新潟の財産になるし、また、佐渡にとっても大変なビジネスチャンスが広がるだろうと思う。

さらに、航空機産業として、今、新潟空港を活用するということが新潟空港を未来につなげていく大変重要なポイントになるだろう。利用者を増やしていくことは非常に大事であるが、利用者を増やすというだけの取り組みでは、この新潟空港を守れないかもしれないというつもりで、これから取り組んでいく必要があるのではないか。そのときに、YSECを中心とする航空機部品製造ですでに大きな実績があり、その方たちが強いネットワークを組んでくれているということは、新潟の優位性に大きく寄与しているのだろうと思う。

◆コーディネーター 新潟日報社 編集委員室長 鈴木 聖二 氏

これからの空港の可能性として、本来の旅客を増やしていくことはもちろんであるが、それ以外にそこに付随してどのようなものを付加して数を増やしていくかの両面を同時にやらなければならない。新潟空港の優位性として、サウスエリアといわれているA滑走路をどう使うか、そのことが両方にかかっている。空港を「生き延びるために残す」というのでは地域のためにならない。空港経営を国管理から民営化するという大きな流れを受け身に受け止めるのではなく、地域を発展するために、それを積極的に活用していく道を探る必要がある。その中に、サウスエリアという色々な可能性を持つ土地がある。そこで何をするか、皆さんが提言されたようなアイデアを一步ずつ前に進めていくことが何よりも求められているのだと考える。



# 概要説明資料



# 新潟空港の概要

平成23年11月9日  
新潟空港シンポジウム



## 新潟空港就航状況(平成23年11月現在)

### ○国内線

路線	航空会社	便数(往復)	備考
新潟-札幌	ANA、ADO	3/日	
新潟-大阪(伊丹)	ANA、JAL	9/日	
新潟-佐渡	NJA(新日本航空)	3/日	不定期運航
新潟-名古屋(中部)	ANA	2/日	
新潟-福岡	ANA、FDA	2/日	
新潟-沖縄	ANA	1/日	季節運航(10~5月)

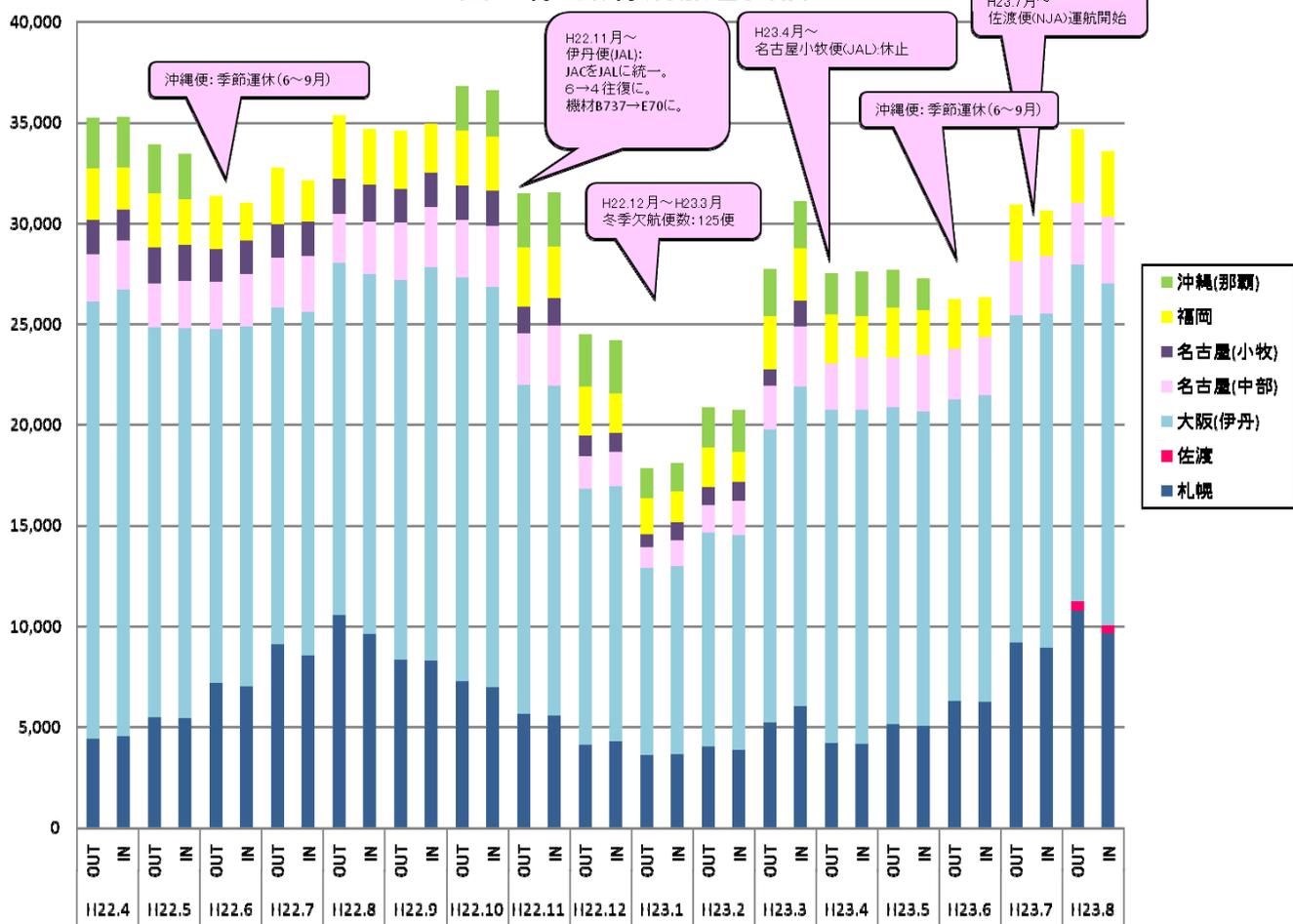
### ○国際線

路線	航空会社	便数(往復)	備考
新潟-ハバロフスク	ウラジオストク航空	運休中	
新潟-ウラジオストク	ウラジオストク航空	運休中	
新潟-ソウル	大韓航空	7/週	
新潟-上海	中国東方航空	2/週	
新潟-ハルビン	中国南方航空	4/週	
新潟-グアム	コンチネンタル航空	2/週	

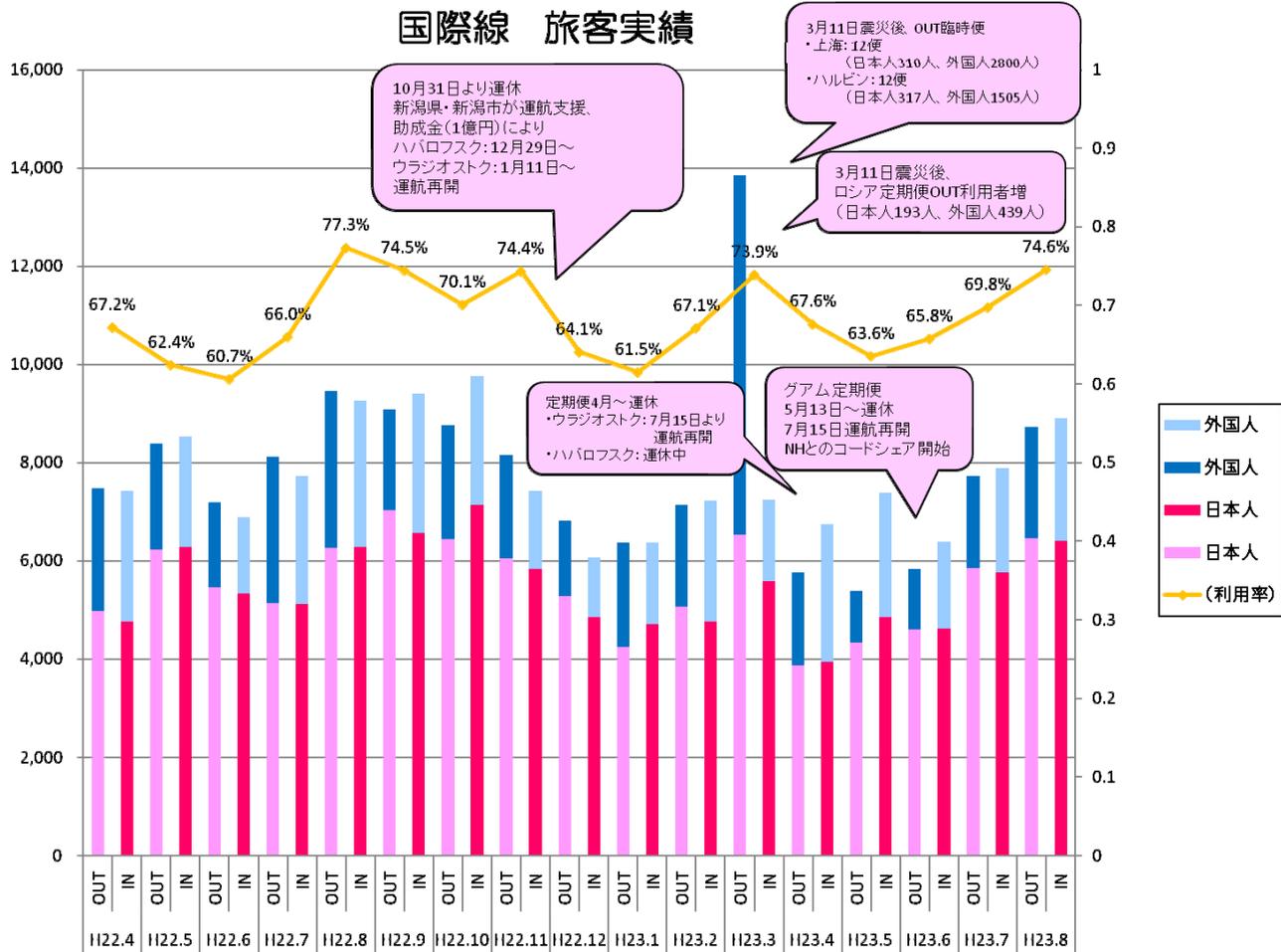
### ○チャーター便(平成23年1~9月実績)

出発・目的地	航空会社	便数	出発・目的地	航空会社	便数
香港	キャセイパシフィック航空	4便	台北	復興航空、中華航空	8便
ホーチミン	ベトナム航空	2便	ホノルル	JAL	2便
バンコク	JAL	2便	済州島	済州航空(ジンエアー)	12便

### 国内線 路線別旅客実績



### 国際線 旅客実績



仙台空港との比較(平成22年)

	乗降旅客数 (人)		貨物取扱数 (kg)		人口 (人)	就航路線(H23.11現在)	
						国際線	国内線
新潟	全体	920,652	全体	846,098	2,374,450 (新潟県)	6路線 30便/週	6路線 40便/日
	国際	194,198	国際	463,483			
	国内	726,454	国内	382,615			
仙台	全体	2,592,725	全体	10,806,354	2,348,165 (宮城県)	3路線 14便/週	8路線 80便/日
	国際	255,587	国際	1,093,644			
	国内	2,337,138	国内	9,712,710			

国際線	ソウル	3往復/週	国内線	札幌	13往復/日
	グアム	2往復/週		成田	2往復/日
	台北	2往復/週		小松	1往復/日
				中部	5往復/日
				伊丹	13往復/日
				広島	1往復/日
				福岡	4往復/日
				那覇	1往復/日



# 国の空港政策の動向について

---

平成23年11月9日(水)

東京航空局 北陸信越地域空港振興調整官  
北陸信越運輸局 企画観光部長  
岩城 宏幸



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

---

## 1. 空港運営のあり方に関する検討会について

---



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

赤井 伸郎	大阪大学大学院国際公共政策研究科教授	
赤羽 貴	アンダーソン・毛利・友常法律事務所弁護士	
荒木 秀	三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社 エグゼクティブディレクター	
上村 多恵子	(社)京都経済同友会常任幹事 (交通政策審議会委員)	
江口 直明	東京青山・青木・狛法律事務所弁護士	
岡田 孝	株式会社日本総合研究所 公共コンサルティング部 部長	
樫谷 隆夫	公認会計士・税理士	
金谷 隆正	株式会社日本経済研究所 常務取締役調査本部長	
木場 弘子	キャスター、千葉大学特命教授 (交通政策審議会委員)	
住田 直伸	株式会社みずほコーポレート銀行 証券部長	
高橋 はるみ	北海道知事	
田邊 勝巳	慶應義塾大学商学部商学科准教授	
花岡 伸也	東京工業大学大学院理工学研究科准教授	
福田 隆之	株式会社野村総合研究所 主任研究員 (国土交通省成長戦略会議委員)	
◎御立 尚資	株式会社ホストコンサルティンググループ 日本代表 (国土交通省成長戦略会議委員 座長代理(航空分野取りまとめ))	
○柳川 範之	東京大学大学院経済学研究科准教授 (国土交通省成長戦略会議委員)	
三井 辨雄	国土交通副大臣	(50音順・敬称略)
市村 浩一郎	国土交通大臣政務官	(◎:座長、○:座長代理)

## 【第1回検討会 平成22年12月3日】

- 空港運営等の状況
- ・国土交通省成長戦略会議報告書の概要
- ・空港を取り巻く状況
- ・海外における空港民営化等の事例
- 討議
- 今後の進め方について

## 【第2回検討会 平成23年1月28日】

- 学識経験者からのヒアリング
- ・株式会社大和総研  
シニアコンサルタント 平井 小百合 氏
- ・関西学院大学経済学部  
教授 野村 宗訓 氏
- ・慶應義塾大学商学部  
教授 中条 潮 氏

## 【第3回検討会 平成23年2月8日】

- 金融機関・PPP関係者からのヒアリング
- ・三菱商事株式会社 執行役員  
新産業金融事業グループ 産業金融事業本部長 廣本 裕一 氏
- ・株式会社三井物産戦略研究所  
プロジェクト・エンジニアリング室 室長 美原 融 氏
- ・マコーリーキャピタル証券会社 副会長 舟橋 信夫 氏
- 海外LCCからのヒアリング
- ・エアアジアX Network Management Head Mr.Senthil Balan

## 【第4回検討会 平成23年2月25日】

- 本邦エアライン、航空連合からのヒアリング
- ・全日本空輸株式会社 常務取締役執行役員 篠辺 修 氏
- ・株式会社日本航空インターナショナル  
執行役員 経営企画本部長 佐藤 学 氏
- ・スカイマーク株式会社 常務取締役 有森 正和 氏
- ・株式会社フジドリームエアラインズ 取締役副社長 内山 拓郎 氏
- ・航空連合 会長 山本 大博 氏

## 【第5回検討会 平成23年3月8日】

- 空港ビル会社からのヒアリング
- ・日本空港ビルディング株式会社  
代表取締役副社長 土井 勝二 氏  
顧問 古賀 栄貴雄 氏
- ・那覇空港ビルディング株式会社 常務取締役 島田 章一郎 氏
- ・宮崎空港ビル株式会社 代表取締役社長 長瀬 保廣 氏
- ・北陸エアターミナルビル株式会社 代表取締役専務 岡田 靖弘 氏
- 海外LCCからのヒアリング
- ・ジェットスター航空  
Group CEO Mr.Bruce Buchanan  
Executive Manager Strategy Mr.Vincent Hodder

## 【第6回検討会 平成23年4月26日】

- 空港会社からのヒアリング
- ・中部国際空港株式会社 代表取締役社長 川上 博 氏
- 地方公共団体からのヒアリング
- ・福岡県 副知事 牛尾 長生氏
- ・熊本県 副知事 兵谷 芳康氏
- ・静岡県 理事(交通ネットワーク担当) 岩崎 富夫氏

## 【第7回検討会 平成23年5月23日】

- 自由討議

## 【第8回検討会 平成23年7月26日】

- 取りまとめに向けた討議①

## 【第9回検討会 平成23年7月29日】

- 取りまとめに向けた討議②

	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、関空、中部 (計3空港)	羽田、(伊丹)、新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇 (計20空港)	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部 (計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)			中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、松本、神戸、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀 (計20空港)  <離島空港> 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、吉岐、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、石垣、波照間、与那国 (計34空港)
その他の空港(16) (自衛隊等との共用空港、コミューター空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾 (計8空港)	調布、名古屋、但馬、広島西、岡南、大分県央、枕崎、天草 (計8空港)
合計 (98)	3	28	67

※ 伊丹空港については関西国際空港との経営統合が行われるため、本検討会の対象からは除いている。

4

## 2. 空港経営改革の実現に向けて (空港運営のあり方に関する検討会報告書) の概要

現状

国管理空港の経営構造

- ①航空系事業（滑走路等：国）と非航空系事業（空港ターミナルビル等：民間）の主体が分離
- ②空港整備勘定による国管理27空港の全国プール制

課題

- ・非航空系事業の収益を原資とした着陸料等の低廉化により、航空ネットワークの拡大や利用者増を図るといった世界標準の空港経営ができていない
- ・地域と向き合った自立的な空港活性化に向けた取り組みが行われていない
- ・空港単位での経営効率化インセンティブがない

空港経営改革

目指す姿

改革後の経営構造

- ①航空系事業と非航空系事業を一体的に運営
- ②可能な限り個別空港単位での運営
- ③空港運営の民間委託等により民間の知恵と資金を導入

空港経営改革の効果

- ・空港の特性を活かし、地域の関係者と連携した戦略的な誘致活動の展開
- ・着陸料等の空港利用料金の低廉化、需要動向にあわせた柔軟で機動的な設定
- ・空港経営の徹底的な効率化、空港施設そのものの集客力、収益力の強化

6

空港運営のあり方に関する検討会報告書のポイント①

2つの方向性

真に魅力ある空港の実現

- ・就航路線・便数の拡大や利用者数の増大、地域の宿泊・物販等の拡大等を通じた地域経済の活性化、雇用の拡大等
- ・利用料金負担の低減等による航空会社の国際競争力の強化、空港機能向上による利用者利便の向上

国民負担の軽減

- ・空港経営の徹底的な効率化とともに、施設としての集客力、収益力の強化を図ることで、空港経営に伴う赤字の縮小・解消、事業価値の最大化

4つの基本原則

I 航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

II 民間の知恵と資金の導入とプロの経営者による空港経営の実現

※土地等の所有権は国に残し、航空系事業と非航空系事業を一体的に運営する権利を民間に付与する「コンセッション＝運営委託」方式を主たる手法として想定

III 空港経営改革に関する提案の公募と地域の視点の取り込み

IV 空港経営改革の推進のための民間の専門的知識・経験の活用

## 空港経営改革の実行プロセス

2012年度(平成24年度)の夏頃まで

### (1)「空港経営改革の実行方針」の策定

(1)の策定以降、2013年度(平成25年度)まで

### (2)民間投資家等のほか、地方自治体等、幅広い関係者から、個別空港を対象とした空港経営改革に関する具体的な提案の募集

2013年度(平成25年度)中の早い段階

### (3)経営一体化と運営委託の推進体制の整備

- ✓ 個別空港毎の民営化手法等の具体的な検討、経営一体化に向けた円滑な交渉、開示資料の作成、運営主体選定・契約締結・モニタリングの支援等を実施
- ✓ 一定の期限付きで、官民のプロにより構成される公的な専門機関を新たに設置することも含めて検討

2014年度(平成26年度)以降、概ね2020年度(平成32年度)まで

### (4)民間への運営委託等の実行

**[第1フェーズ]2014年度(平成26年度)～2018年度(平成30年度)までの5年間**

→可能な限り多くの空港の民間への運営委託を推進

**[第2フェーズ]2019年度(平成31年度)～概ね2020年度(平成32年度)まで**

→やむを得ず同様の取扱いができない空港についても、空港経営改革を実現



# 新潟空港の路線ネットワーク戦略について



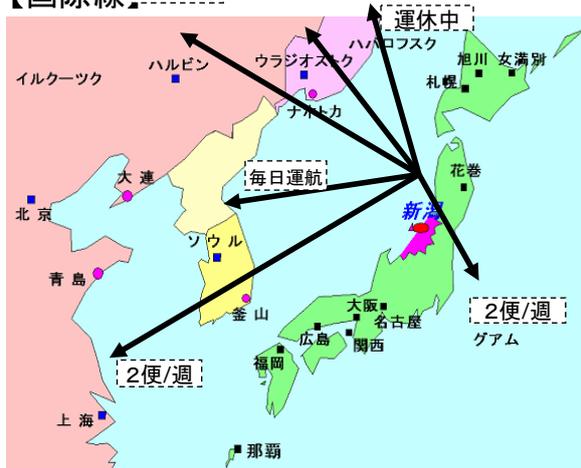
平成23年11月  
新潟県交通政策局

## I 新潟空港の現状

### 1 新潟空港の定期航空路

○ 新潟空港は、国際線6路線(ハバロフスク(運休中)、ウラジオストク(運休中)、ソウル、上海、ハルビン、グアム)、国内線6路線(札幌、伊丹、中部国際、福岡、沖縄、佐渡)をもち、多くのビジネス客や観光客に利用されている日本海側の拠点空港です。

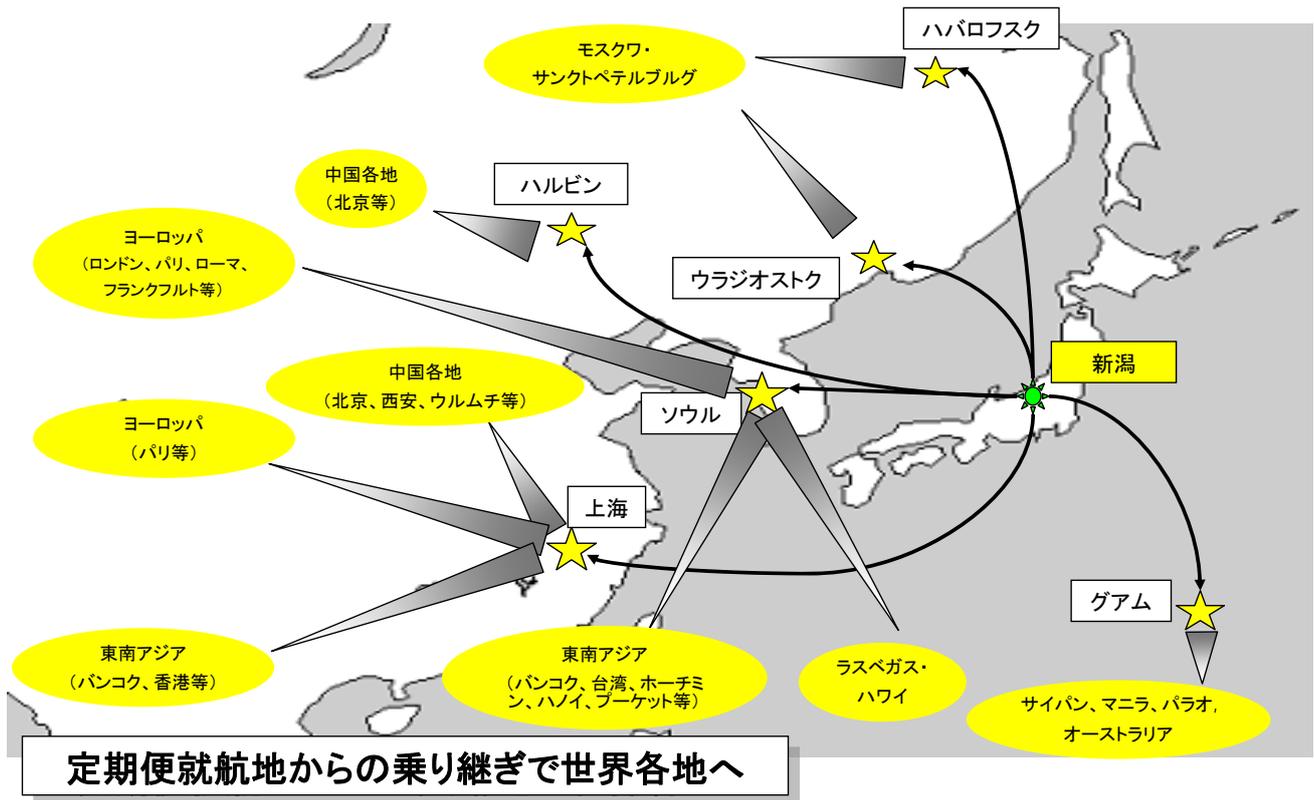
【国際線】4便/週 運休中



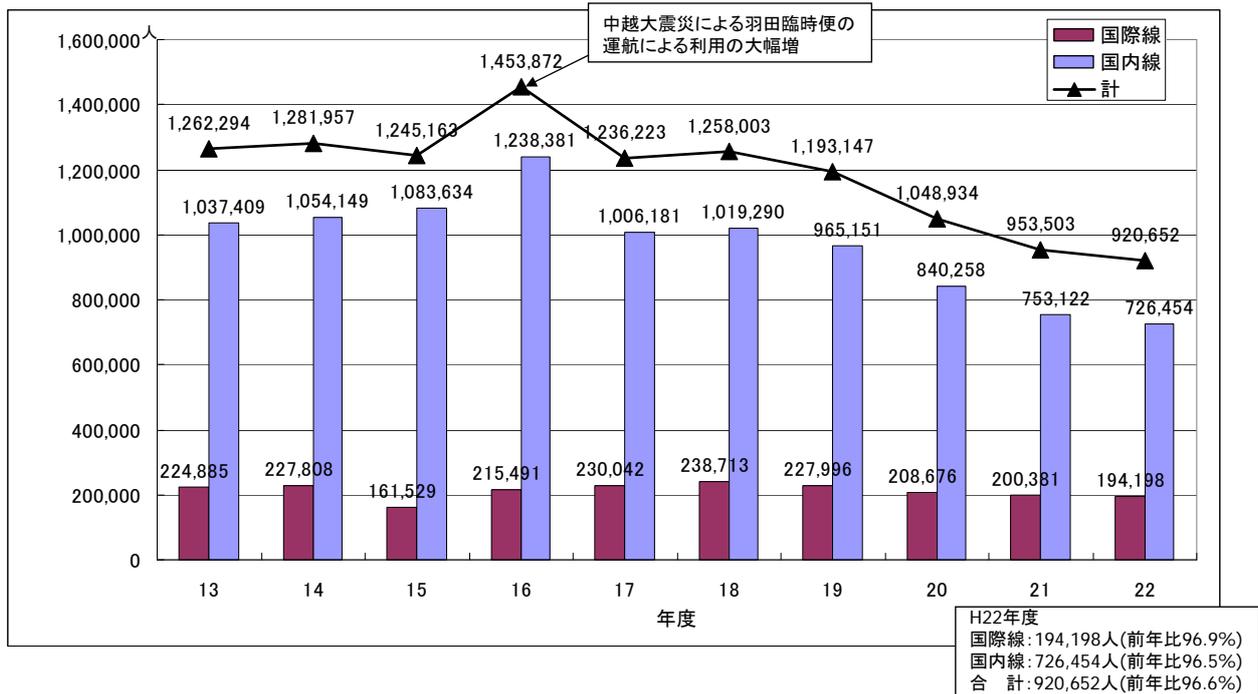
【国内線】



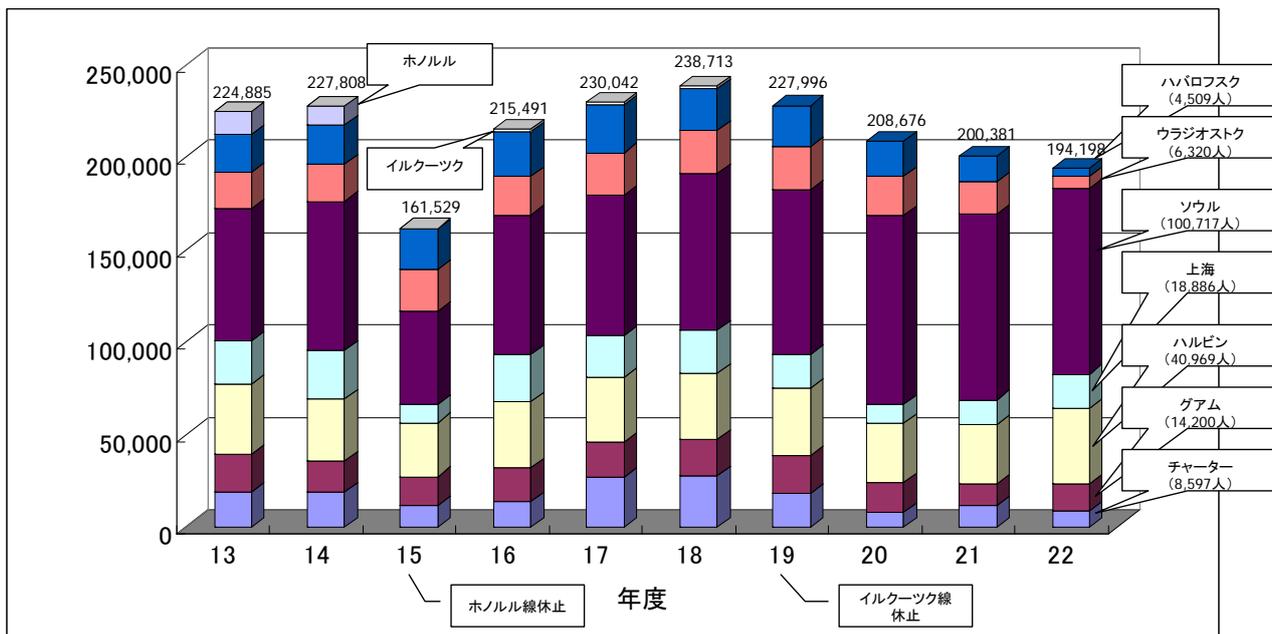
## 2 国際路線ネットワーク



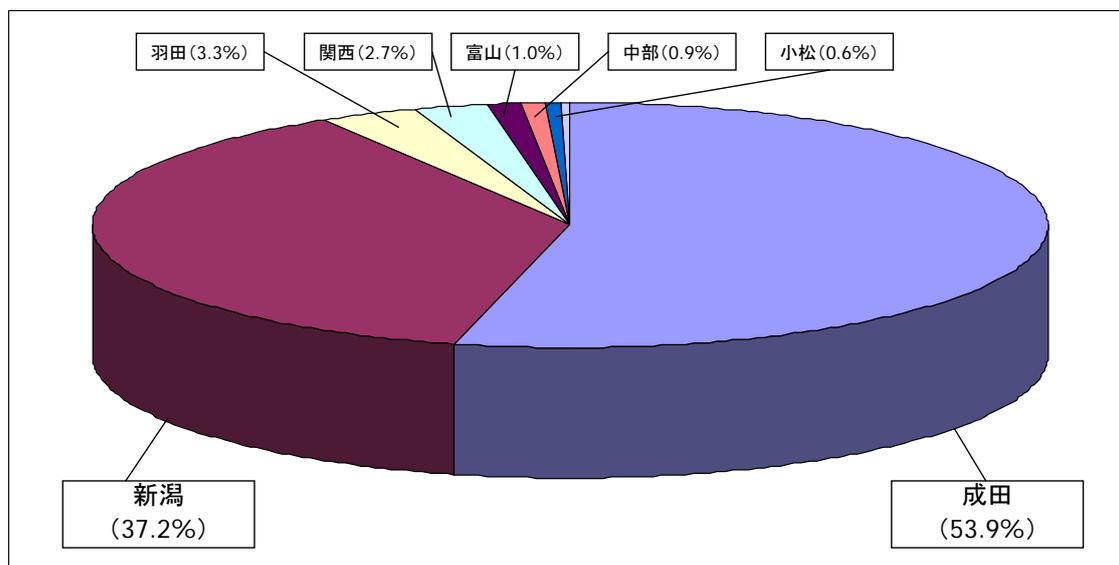
### 3(1) 新潟空港利用者数の推移



### 3(2) 新潟空港利用者数の推移(国際線)



### 4 新潟県民出国者の利用空港割合



出典:平成21年度国際航空旅客動態調査 国土交通省航空局

## 5 新潟空港の特性と課題

### (1) 特性

#### ◇ 北東アジアとのゲートウェイ

～ロシア極東・北東アジア方面との産業・観光等の交流基盤

- ・新潟空港国際独自路線(ハバロフスク線・ウラジオストク線、ハルビン線)など6路線の国際路線ネットワーク
- ・札幌、大阪、名古屋、福岡、沖縄の国内路線ネットワーク

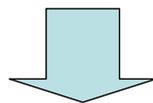
### (2) 課題

#### ◆ 羽田空港の国際化など首都圏空港への一極集中

～ロシア線(ハバロフスク線・ウラジオストク線)の成田定期チャーター開設に伴う、新潟便の減便

#### ◆ 航空会社の路線見直し

～小牧線の運休、減便・機材の小型化



利便性の低下

- ・交流基盤の低下
- ・ツアー造成の困難
- ・他空港等への流出

## II 新潟空港の路線ネットワーク戦略

### ～「新潟空港の路線ネットワーク戦略」の策定経緯～

#### ● 総合交通問題懇談会で検討

##### 【目的】

交通流動の実態、需要予測等を踏まえ、県内主要都市間及び新潟と国内主要都市間を結ぶ基幹交通のあり方、優先整備の議論を行う。

航空路、フェリー等海路、鉄道、高速バス、高速道路・高規格道路(乗用車等)

##### 【参加者】

- ・新潟県知事 泉田 裕彦
- ・国交省北陸地方整備局長 前川 秀和
- ・国交省北陸信越運輸局長 最勝寺 潔(第1回～第3回:伊藤 松博)
- ・新潟県副知事 大野 裕夫
- ・京都大学 谷口 栄一(アドバイザー)

##### 【検討経過】

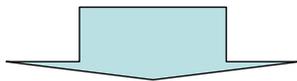
- ・H22.10.12 第1回懇談会:新潟空港の将来戦略について議論
- ・H22.11.29 第2回懇談会:新潟空港の路線ネットワーク戦略の骨子について議論
- ・H23.5.24 第3回懇談会:新潟空港の路線ネットワーク戦略(案)を議論  
→「戦略(案)」について県民意見を募集(パブコメ・電子会議室)
- ・H23.8.3 第4回懇談会:県民意見を受けて修正した「戦略(案)」を議論  
→再修正し、策定中

## ～東日本大震災の影響とその対応～

- 東日本大震災と福島第一原発の事故の影響による旅行の自粛ムードなどから、全国的に航空需要が落ち込んでおり、新潟空港でも平成23年3月から4月の利用者数は対前年同期比で約27千人の減少。

国内線：観光路線を中心に利用が落ち込んだものの、GWの利用実績は前年より増加するなど、震災の影響は下げ止まりの傾向にある。

国際線：震災直後の新潟空港から中国への臨時便の運航があったものの、震災により路線の運休、欠航、増便の延期などの影響が出ている。



○国の放射線量の基準緩和にも関わらず、新潟は震災以前と変わらない状況であることを放射線測定値など裏付けデータとともに発信し、震災地域への復興支援や大規模イベントなどに関心が集まる中で、新潟が埋没しないよう危機感を持つ必要がある。

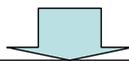
○喫緊の課題として、新潟空港の路線の維持・回復を図るため、利用促進に取り組むとともに、路線ネットワーク戦略の推進を図っていく。

◇アウトバウト：航空会社や旅行会社が行う新たなツアー造成に支援を行い、積極的に売り込みを図る。

◇インバウト：原発の影響を見極めつつ、状況に応じた誘客やPR等の展開を図る。

## 1 現状分析と課題

- 東日本大震災等の影響を除いても、地方空港の利用は減少傾向にある。
- 羽田空港再拡張に伴う羽田空港の国際化や成田空港の発着枠拡大による首都圏空港への国際線一極集中は、地方空港にも影響。
- 新潟空港利用者は、長引く景気低迷による航空機での旅行需要の減退等もあり、平成22年度に920千人と平成21年度に引き続き1,000千人を割り込むとともに、今後、経営問題等に起因した航空会社の路線見直しや使用機種の小形化等による利用者数減が更なる利便性低下を引き起こすことが危惧される。



**新潟空港の利便性向上による新たな航空ネットワークの構築に向けた政策への転換が必要**

## 2 目標

- 新潟空港の航空便の充実を図ることにより、国内外の主要地域(都市)との同日到着を実現し、新潟をビジネス・観光の拠点とすることを目指す。
- 新潟空港と直結しているハブ空港における乗り継ぎ利便性の向上により、新潟空港発着の航空機利用への転換を図ることを目指す。
- 新潟空港へのアクセスの充実を図り、新潟空港の利便性の向上を目指す。

### 3 利便性向上の戦略

#### (1) 国際線

【戦略の方向性】国際ハブ空港との直行便による航空路線ネットワークの充実

##### ● 目的に応じたハブ空港の使い分け

- ・北東アジア・欧州：仁川空港→ソウル線の増便  
：上海空港→上海線の増便
- ・東南アジア：関西空港→関空線の就航(関空LCC)
- ・北米：成田空港→成田線の就航

★利用者の利便性向上につながり、利用客の拡大が期待できる。

★新潟発ビジネス客の目的地への当日到着の実現(アウトバウンド)

★新潟発観光客の目的地の選択肢の拡大(アウトバウンド)

★韓国・中国等からの観光客などへの対応強化(インバウンド)

##### ● その他の取組

- ・ロシア線をはじめ、北東アジア地域等の交流拠点との航空便を確保する。  
オンリーワン路線については、新潟と関係の深い地域との国際交流の観点から発展を目指す。
- ・新たな路線の開設(新潟ー北京等)を目指す。
- ・LCCの誘致に取り組む。

※インバウンド対応

インバウンドについては、原発の影響を見極めつつ、状況に応じた対応を実施する。

#### (2) 国内線

【戦略の方向性】国内主要地域(都市)との直行便による航空路線ネットワークの充実

##### ● 経済社会活動において交流の盛んな地域等とのネットワーク維持・拡充 (朝夕便の確保)

###### ★ 各方面別の課題

- 中京圏(中部国際空港：2便/日)：ビジネス利用に向けた昼便の確保
- 関西圏(伊丹空港：9便/日)：他交通機関(鉄道等)との競合への対応  
(上越、長岡以遠)
- 九州圏(福岡空港：2便/日)：午前便の確保
- 北海道(新千歳空港：3便/日)：旅客のイン/アウトバランスの改善

※関西空港：国際ハブ空港へのアクセス向上

※成田空港：成田空港周辺を中心としたビジネス需要の取り込み

(最近の動向)・福岡線：H23.10月 1便増

・沖縄線：H23.10月 運航再開(10月～5月の季節運航)

・伊丹線：H23.7月 1便増

・札幌線：運航時間変更(往路午前便運航など)

・中部国際線：運航時間変更(出発時間の変更等による現地滞在時間延伸等)

・佐渡線：H23.7月 運航再開(夏期：1日4便、冬期1日3便)

### (3) 空港施設

#### ①新潟空港駐車場

【戦略の方向性】 新潟空港駐車場の管理移管

○新潟空港の利便性向上を図るとともに、地元の実状に応じた駐車場運営を可能にするため、国からの管理移管を進める。また、駐車場の無料化に向けて取り組む。

#### ②新潟空港の運用時間

【戦略の方向性】 新潟空港の運用時間の延長

○新潟空港の利便性向上を図るため、運用時間の延長に向け検討を進める。

(平成23年2月 大韓航空から新潟空港の運用時間の延長要望あり)

※実現には、空港周辺住民の理解を得ることが不可欠であり、住民と十分に話し合いを行っていく。

※また、国交省から、新潟西港の土砂処分方法として、新潟空港に隣接する港湾区域に処分場を設ける方針が示された。将来的な空港の沖合展開を視野に入れて、騒音問題の解決を図る。

#### ③新潟空港の後背地拡大に向けた高速バス乗り入れ

【戦略の方向性】 県内外遠隔地からの新潟空港への高速バス乗り入れ

○県内外の遠隔地から新潟空港への高速バスの乗り入れを実現し、利便性向上を図る。

### (4) 国際航空貨物

【戦略の方向性】 新潟空港を活用したエアカーゴの活性化

○路線ネットワークの利便性向上とあわせ、航空貨物の掘り起こしを図る。

### (5) 国際チャーター便

【戦略の方向性】 国際チャーター便の運航による団体客の利用促進

○台湾、香港、中国、韓国などとの国際チャーター便の運航による利用拡大に努める。

## 4 その他

【戦略の方向性】 ビジネスジェットの誘致による新潟空港の拠点性向上と活性化

○今後の需要動向を見ながら、ビジネスジェットの誘致による新潟空港の拠点性の向上や関連産業の育成等にも取り組む。

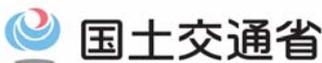
【戦略の方向性】 新潟空港ターミナルを活用した集客施設等の誘致

○新潟空港の賑わい創出を図るため、新潟空港ターミナルを活用した集客・アミューズメント施設などの誘致に取り組む。



# 新潟空港 サウス地区の有効活用について

平成23年11月 9日  
北陸地方整備局 港湾空港部  
港湾計画課長 齋藤 輝彦



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 新潟空港の利活用方策検討委員会

- 北陸地方整備局では、平成21年度以降、新潟空港を対象に空港整備計画調査を実施。現在も継続中。
- 新潟空港における新たな航空需要(BJ, LCC)への対応を検討するため、学識経験者、有識者、地元関係者及び行政機関から成る検討委員会を平成21年度に設置。
- 委員会では、新たな航空需要に対応したサービスの提供、産業等の拠点としての空港機能強化が示された。

### 検討会設置の背景

- ・グローバル化する世界経済の中で、海外では効率性の高い**ビジネスジェット(BJ)**の役割が高まってきている。
- ・航空の大衆化が進み、**ローコストキャリア(LCC)**が急成長している。
- ・航空・宇宙産業は、裾野の広い産業であり、近年注目を浴びている。
- ・新潟県中越沖地震の経験を踏まえ、地震災害時の効率的な空港活用が必要。

### BJ, LCCの受け入れに望ましい機能

- <BJ>
- ・専用スポット、専用のサービス施設の確保
  - ・ハンドリングを行う事業者(FBO)の誘致
  - ・整備場(MRO)、駐機場、格納庫の整備
- <LCC>
- ・空港施設使用料の低廉化
  - ・ステイタイムを短縮できる体制の確保
- などなど

### 新潟空港の利活用方策検討委員会 委員名簿

区分	所属・役職	氏名
委員長	新潟大学工学部建設学科 教授	岩瀬 昭雄
委員	新潟航空路活性化協議会 事務局	相沢 新太郎
委員	新潟県交通政策局空港課 課長	青木 一栄
委員	新潟商工会議所事業部総合政策課 課長	井上 達也
委員	新潟空港ビルディング㈱ 取締役総務部長	大橋 慎一郎
委員	新潟市経済・国際部 拠点化推進担当部長	貝瀬 功一
委員	新潟経済同友会企業経営委員会 委員	木山 光
委員	NPO 日本ビジネス航空協会常務理事 事務局長	佐藤 和信
委員	新潟日報社編集局編集委員会 編集委員	鈴木 聖二
委員	JASPA株式会社 取締役	望月 泰弘
委員	新潟市と市政策研究所 主任研究員	星月 迪洋
関係者	国土交通省東京航空局空港部空港企画調整課 課長	小野 耕司
関係者	国土交通省東京航空局新潟空港事務所 広域空港管理官	館 定夫
関係者	国土交通省北陸地方整備局港湾空港部港湾計画課 課長	浅見 尚史

新潟空港  
初会合 新サービスなど検討  
需要探り活性化図る

商用での小型航空機導入などの方向性を未  
利用など、新しい航空 年際へと変  
需要に対応できる新潟 委員は、航空機 関連  
くろくろく、新潟県 する業、団体や新 C.C. 航空会社の  
港利活用方策検討委員 市の担当者11人 委人も早速、世界的は  
会」の初会合が17日、 公開された。 1000機の航空もど  
新潟市中央区の国土交 同僚関係による、近  
通省北陸地方整備局で、年、米産をはじめ海外  
開かれた。整備利用者ビジネスジェットに  
が数多く、新規化の導入が推している。但 い機位がある「B  
を採り、新たなサービス 用料の低い地方空港の利 などの利用を促す  
新潟市と市政策研究所 主任研究員



新たな航空需要を空  
活性化につなげよう  
開かれた「新潟空港利  
活用方策検討委員会」の  
初会合が17日、新潟市  
中央区  
り方をとる。  
同僚関係は、航空機  
港の整備も進んでいる  
から新たな需要への対  
応策を考え、空港活性  
化につなげたい」と話

# 新潟空港について



## 県内の航空機関連産業立地状況



## 期待できる地域経済への効果

- ・FBO (Fixed-Base-Operation) 事業からの派生需要  
給油、クルーの移動・宿泊、その手配、ケータリング、ごみ処理 など
- ・MRO (Maintenance, Repair and Overhaul) 事業からの派生需要  
工場の誘致、雇用創出、従業員の移動、資材調達 など
- ・LCC事業からの派生需要  
旅客増大(物販、飲食、移動、宿泊)による購買需要 など

# 新潟空港の利活用に向けた論点整理

【新潟空港の利活用方策検討委員会】  
(平成22年3月、国土交通省北陸地方整備局)

### 1. 世界の空港を取り巻く環境の変化

- ①LCC(Low Cost Carrier)の台頭
  - ・新たな航空需要が創出され、海外では地方空港が活性化している事例あり。
  - ・アジア諸国でもLCCが誕生。
- ②BJ(Business Jet)需要の高まり
  - ・欧米はもとより、アジアでもBJ機が増加。海外では空港施設・体制など環境整備も進行。
  - ・わが国でも首都圏を中心に海外から強い乗り入れ要望あり。

### 2. わが国の空港及び航空における現状と課題

- ①定期航空会社の戦略の変化
    - ・不採算路線からの撤退、機材の小型化が進行。
    - ・路線維持には地域支援を要請。
  - ②海外LCCへの対応
    - ・海外LCCが成田、関西に就航。
    - ・他方、国内ではLCCの受け入れを主体とした空港は存在しない。
  - ③BJへの対応
    - ・混雑している成田、羽田はBJの受け入れに限界あり。
    - ・全国的にもBJの受け入れ施設(駐機場、格納庫、機体整備等)が不足。
    - ・BJ航空関連の人材(パイロット、整備士、FBO)も不足。
- \* FBO: ビジネスジェット専用サービスを行う運航支援事業者

### 3. 新潟空港に対する地域からのニーズ

- ①地域の高速交通拠点としての観点
  - ・全国の地域ブロックと結ぶ国内路線の充実。
  - ・韓国、極東ロシア路線を中心に国際路線の維持・拡充。
- ②産業・交流拠点としての観点
  - ・空港隣接地に航空関連産業の集積を促進。
  - ・空港隣接地に航空関係の教育機関の立地を促進。
  - ・賑わいのある商業施設の誘致。
- ③防災拠点としての観点
  - ・中越地震等の教訓を活かした防災機能の充実。
- ④観光としての観点
  - ・国(ビジット・ジャパン・キャンペーン)、新潟県、新潟市等が推進する観光振興策との連携。

### 4. 新潟空港の優位点と課題点

- (優位点)
- ・北東アジア諸国に近接。
  - ・A滑走路用地を有効活用した新たな機能・サービスの導入が可能。
  - ・新潟県内には航空関連産業が多数立地。
  - ・サウス地区には使用事業者が格納庫、事務所を展開。
  - ・空港の能力に余裕がある。
  - ・首都圏への移動時間が短い。
  - ・3方面の高速自動車道の結節点に空港が近接している。
  - ・外国の総領事館が新潟市内に立地している。
- (課題点)
- ・主要空港への就航が少ない。
  - ・冬期間の降雪対策が必要。
  - ・サウス地区のエプロンは狭隘、耐荷重が不足。
  - ・空港、ビル、駐車場の管理・運営主体が異なる。
  - ・航空機騒音への対応が必要。

### 5. 新潟空港の利活用の方向性

#### 基本的な考え方

・新潟空港の優位点を活かした個性あるサービスの展開が必要

#### 方向性1: BJやLCCなどの新たな航空需要に対応したサービスの提供

- 具体策
- 1-① 海外から飛来するBJの受け入れ機能強化
  - 1-② わが国におけるBJの運航拠点の形成
  - 1-③ 定期航空路線の維持・拡充とLCCの就航を可能とする空港の低コスト化

#### ■実現する上でのポイント

- ・首都圏の旅客需要の取り込み
- ・地理的優位性を活かし、LCC、BJの需要が旺盛な欧州・対岸諸国との連携
- ・運航及び運航支援並びに旅行支援サービスを提供する事業者の育成・誘致

#### 方向性2: 産業や災害時の拠点としての空港機能の深化

- 具体策
- 2-① 空港隣接地への航空関連産業の誘致
  - 2-② 航空関係の人材育成の拠点形成
  - 2-③ 防災拠点としての機能の強化

#### ■実現する上でのポイント

- ・サウス地区の有効活用
- ・地方公共団体との協力及び航空関連産業との連携
- ・防災関係機関との連携

### 6. 実現に向けて今後検討すべき事項

- ・新潟空港に求められるニーズ掘り下げ
- ・A滑走路用地の具体的な活用策の検討
- ・空港周辺に産業を誘致するための制度を検討
- ・国有財産の運用手法の検討

# 基調講演資料





## 地方空港のポテンシャル



～静岡空港・名古屋小牧空港を拠点とするリージョナル航空事業を通して～



### グループ紹介

1. FDA概要
2. FDA設立の経緯
3. 地方空港にかかわる問題点
4. リージョナルエアラインの経営にかかわる問題点
5. FDAのビジネスモデル
6. 利用促進に向けた取組み事例

平成23年11月9日  
株式会社フジドリームエアラインズ  
代表取締役社長 鈴木 与平

1



## フジドリームエアラインズのご紹介



2

# フジドリームエアラインズ 会社概要



**✈ 社名** : 株式会社フジドリームエアラインズ (FDA)

**事業内容** : 航空運送事業  
**設立** : 平成20年6月24日  
**資本金** : 4.5億円  
**株主** : 鈴与株式会社 100%  
**本社(登記上)** : 静岡市葵区栄町1番3号(鈴与静岡ビル)



**✈ 役員構成** : 代表取締役社長 鈴木 与平  
取締役副社長 内山 拓郎  
専務取締役 須川 恒次  
常務取締役 箱崎 滋  
常務取締役 浅井 伸祐  
取締役 須川 鐵朗  
取締役 久保 秀人  
監査役 石井 信之  
監査役 朝日 誠

**✈ 就航日** : 平成21年7月23日

3

## 鈴与の航空事業グループ



### ✈ (株)フジドリームエアラインズ/FDA

### ✈ (株)エスエーエス/SAS

- 事業内容：富士山静岡空港、信州まつもと空港、名古屋小牧空港、福岡空港における地上取扱業務全般
  - ① ランプハンドリング
  - ② 旅客ハンドリング
  - ③ 整備補助
  - ④ 航務補助等
- 設立 : 2008年3月6日
- 受託会社：ANA、大韓航空、アジアナ航空、中国東方航空、FDA 他



### ✈ 静岡エアコミュータ(株)/SACC

- 事業内容：航空運送事業、航空機使用事業
  - ① 報道取材、防災ヘリの運航整備受託
  - ② ビジネスジェット機の国内・国際運航受託
  - ③ エアタクシー事業 (2011年7月～)
- 設立 : 1991年4月1日



### ✈ (株)ドリームスカイ名古屋/DNGO、中部スカイサポート(株)/CSS

- 事業内容：中部国際空港における地上取扱業務全般
  - ① ランプハンドリング
  - ② 旅客ハンドリング
- 株式取得：2010年8月19日



4

『常に改革に挑戦する若々しい精神をもって  
安全で快適な空の旅を創造する』

- ✈ 安全運航の堅持
- ✈ 大手と競合しない独立路線
- ✈ 緻密なコスト管理
- ✈ 乗員および整備士の自社養成
- ✈ 地上ハンドリング業務の自営化



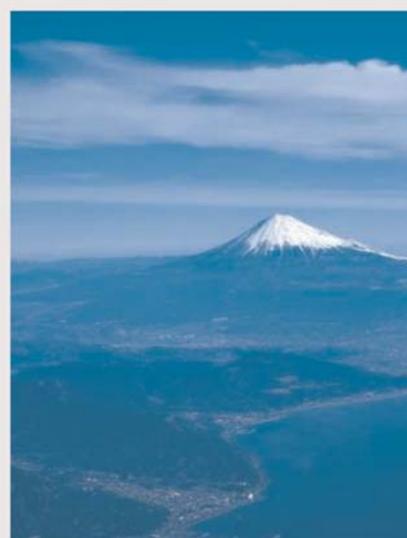
5

## 企業ロゴ

FDAのシンボルマークは、  
日本・静岡の象徴、富士山がモチーフ。

「朝日が富士山に降り注いで輝いている」  
日本人なら誰もが安堵し、高揚感を覚えるあの光景を、  
地方の明るい未来と掛け合わせたもの。

カラフルなロゴは、太陽の当たり方によって、  
色々な姿を見せる富士山を。  
3本の白いラインは、  
飛行機の軌道を表現したもの。



6

# 就航路線 《2011年10月30日～》



新潟 ⇔ 福岡 1往復

名古屋 ⇔ 花巻 1往復  
青森 1往復  
福岡 5往復  
熊本 2往復

静岡 ⇔ 札幌 1往復※  
福岡 2往復  
鹿児島 1往復※

※静岡=札幌線は週3日運航、静岡=鹿児島線は週4日運航

松本 ⇔ 札幌 1往復  
福岡 1往復

合計 10路線 15往復/日



# 従業員の構成



✈ 2009年7月23日時点

社員数 160人 + 社長1名、役員5名、顧問2名、監査役2名  
うちパイロット 22人（機長、副操縦士、訓練中含む）  
うちライン整備士 20人（認定整備士、訓練中含む）

✈ 2011年9月1日時点

社員数 約300人 + 社長1名、役員6名、顧問1名、監査役2名  
うちパイロット 67人（機長、副操縦士、訓練中含む）  
うちライン整備士 35人（認定整備士、訓練中、新人含む）



## 事業所の展開 (2011年9月1日現在)



### ✈️ 静岡本社 (静岡市清水区)

・経営企画部門、営業企画部門、広報・宣伝部門、コールセンター  
 経理部門

…約35名体制



### ✈️ 名古屋本社 (県営名古屋空港ビル内)

・総務/人事、営業本部、運航本部、整備本部、  
 乗員部門、空港客室業務部門、整備用格納庫

…約180名体制



### ✈️ シミュレーター棟 (牧之原市坂口 坂口工業団地内)

・乗員訓練部門

…約10名体制



### ✈️ 静岡空港ターミナルビル

…約75名体制

✈️ 札幌空港支店、青森空港支店、新潟空港支店 (2011年10月～)、花巻空港支店、松本空港支店、  
 静岡空港支店、名古屋空港支店、福岡空港支店、熊本空港支店、鹿児島空港支店

## 安全運航体制の確立と堅持



### フルフライト・シミュレーター



2010年7月よりJALの訓練受け入れを開始

静岡空港近郊に、パイロットや整備士を養成するための総合トレーニングセンターを設置。

フルフライト・シミュレーターを中心とする訓練施設を整備し、乗員・整備士を自社養成。



### FDAトレーニングセンターの外観



# 使用機材 ERJ170/175の特徴

EMBRAER ERJ170/175



## ✈ エンブラエル社製 ERJ170/175型

- 操作系にフライ・バイ・ワイヤ(電子制御)を多用
- 複合素材を多用した軽量ボディ
- 高出力・高燃費エンジン(GE社製)を搭載
- 優れたメンテナンス性



諸元(※カッコ内は175参考値)

席数	76 (84) 席
最大離陸重量	34 (37)トン
航続距離	約3100 (2950) km
巡航速度	Mach 0.81 (870km/h)
全長	29.90 (31.68) m
全幅	26.00 m
全高	9.85 (9.73) m

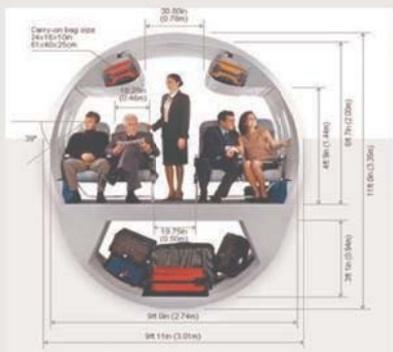
## ✈ 選定理由

- ① 地方空港に適した機体サイズ
- ② リージョナル路線に適切な運航性能
- ③ 最新技術を取り入れた新世代機
- ④ 優れた経済性
- ⑤ 同サイズの機体に比べ広い客室空間



11

# ERJ170/175機体内部



- ダブルバブル型ボディの採用により、広いキャビンを実現
- 良好な視界
- 静かなキャビン環境



座席数 : 76/84席

座席ピッチ : 77.5cm(中大型機と同等)

12

# 機体デザイン



- 社名を構成するワードでもある(ドリーム)という概念を多様なカラー展開によって表現。
- 共通のデザインを踏襲しながら1機ずつ色を変更。
- 機材が増えて会社が大きくなっていくと、空港がどんどんカラフルになっていく、というコンセプト。



## EMBRAER 170

THIS DOCUMENT IS AN ARTISTIC VIEW. MAJOR DISCREPANCIES IN RELATION TO THE TECHNICAL DRAWINGS WILL BE PRESENTED FOR CUSTOMER'S EVALUATION DURING ITS ELABORATION.



### Aircraft paint scheme Information



THE INFORMATION CONTAINED HERE IS THE PROPERTY OF EMBRAER S.A. AND IT SHALL NOT BE COPIED OR USED WITHOUT EMBRAER'S WRITTEN CONSENT.



# 機体デザインと対応したアプリケーション展開



2009 07 23  
FIRST FLIGHT

# 空港チェックインカウンター



# 空港自動チェックイン機



## 他社との差別化施策① 機内サービス



- ✈️ 全ての路線で新聞、ドリンク、茶菓子をサービス。
- ✈️ 就航先を中心にスポンサー企業を募り、広告宣伝の場として機内サービス品の提供を受ける。
- ✈️ タミヤやシャトレーゼ等 地元企業と共同で各種ノベルティ商品を開発・販売。

17

## 他社との差別化施策② 運賃体系



### ✈️ 日本初の空席連動型運賃システムを採用

空席があれば搭乗前日までお得な運賃を適用(座席制限あり)、逆に空席が減ると割引率が低い運賃に移行

#### 《新潟⇒福岡の運賃例 2011年11月》

	運賃種別	運賃	割引率	予約購入期限	予約変更制限
NEW	ドリームスペシャル	15,000円	62%	搭乗日の2日前まで	変更不可
	45割	17,800円	54%	搭乗日の45日前まで	変更不可
NEW	F0ドリーム	18,300円	53%	搭乗日の7日前まで	変更不可
	ひよいとweb割	28,000円	29%	搭乗日の3日前まで	変更不可
	F1ドリーム	29,000円	26%	搭乗日の3日前まで	変更不可
	F2ドリーム	31,000円	21%	搭乗日の前日まで	変更不可
	フレックスドリーム	32,000円	18%	搭乗日の前日まで	変更可
	普通運賃	39,000円	—	搭乗日当日	変更可

### ✈️ リピーター キャンペーン

FDA便ご搭乗後、搭乗券を5枚集めて応募すると、もれなくどの便でも利用いただける片道無償航空券をプレゼント

### ✈️ 新潟空港アクセス キャンペーン 2011年10月30日～2012年1月31日

FDA新潟⇄福岡便をご利用のお客様に、空港駐車場1日分無料利用券をプレゼント

### ✈️ ひよいとweb割 キャンペーン インターネットを介してのご予約なら『F1ドリーム』の1,000円安

18

# FDAの差別化施策③ Webマーケティング



顕在顧客／潜在顧客 のニーズに応えるWebサイトの構築・運用を目指す

### Web 戦略企画

- Webマーケティング戦略
- Webブランディング戦略立案
- 顧客データ分析
- サイト・アクセス解析

### Web クリエイティブ

- ホームページ制作・運営
- コンテンツ企画・運営
- Webキャンペーン企画・運営

### Web エンジニアリング

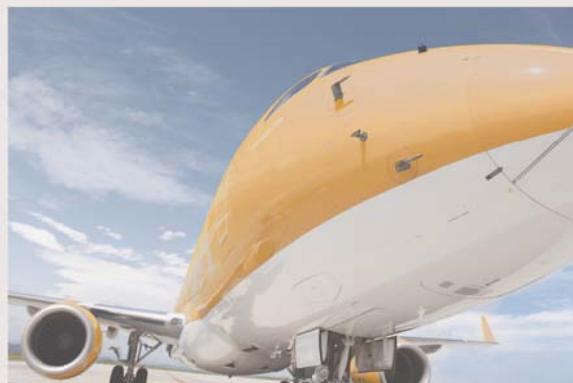
- 予約システムの設計・開発
- クラウド・サーバー環境の構築
- CMSツール(HartCore)の導入

### Web プロモーション

- 検索エンジン最適化
- ランディングサイト運営
- 乗換検索サイト対応
- リスティング広告
- Eメール(DM)配信
- エリア行動ターゲティング広告



## これまでの実績と今後の事業展開



# 就航から2年間の推移 (2009年7月～2011年10月)



- ✈️ **就航率** 99.0%
- 定時出発率 93.8% ※定刻より15分以内の出発率
- ✈️ **搭乗率** 52.3% (2011年9月末時点)



※2011年10月19日現在予約数を元に算出

- ✈️ **利用傾向**
  - ・名古屋小牧空港は、ビジネス利用のお客様の比率が高い。
  - ・静岡空港は、観光目的のお客様の比率が高い。
  - ・静岡・名古屋・松本など拠点地からの利用比率が高く、就航先からのインバウンドが弱い。
- ✈️ **メッセージ**
  - ・ERJ170の機体の信頼性の高さ(故障が少ない)が就航率の高さとなっている。

## 中・長期事業展開について



- ✈️ **増機計画**
  - 2011年12月に6号機を路線投入予定
- ✈️ **路線計画**
  - 新規路線展開(小牧発着路線)
  - 国内各地へのチャーター便運航
  - 国内・海外航空会社との共同運航
- ✈️ **安全運航体制の堅持とコストの管理**
  - 効率的な整備体制の確立
  - シミュレーター保有
  - 自社グループによる乗員、整備士の養成
  - リージョナルエアラインとしての低コスト運営体制の確立
- ✈️ **関連事業の展開**
- ✈️ **地域密着型営業戦略の策定**
- ✈️ **地域の理解の促進による空港の効率運営**





## フジドリームエアラインズ設立の経緯



## なぜ航空事業に参入したのか

### ✈️ 現状

大都市と地方の文化的格差の拡大  
地方都市のアイデンティティの希薄化

### ✈️ 地方の時代

大都市に依存せず、地方と地方が直接交流を深め  
手を取りあってレベルを高めていくことが重要

地方の自立＝交流文化の時代

- 地方が独自の文化を育むために、豊かな人的交流を
- 地方が自ら交流の機会をつくることが重要



✈️ 地方間の交流を活発にする『地方と地方の架け橋』となるエアラインが必要

## 2009年 富士山静岡空港開港

### ✈️ 富士山静岡空港は地元発展に大きく寄与

- ・国内線、国際線ともに静岡県民の空の利便性が向上
- ・就航先からのビジネスマン、観光客の来静増加
- ・企業誘致の促進と地元雇用の創出
- ・東海地震等、大規模災害発生時の緊急物資・人員の輸送受入拠点



富士山静岡空港

### ✈️ 地元企業によるエアライン設立の意義

- ・静岡の翼として、県民のニーズにあった朝夕を含めた毎日の運航
- ・地元空港を生かし、地域共に発展を目指す

### ✈️ リージョナルエアラインとしての使命 “地方と地方をダイレクトに結ぶ”

- ・名古屋小牧／静岡を拠点とした航空ネットワークの構築
- ・そのために、大手エアラインの路線を補完する路線を展開
- ・路線の需要規模に適した機材の投入



## 地方空港にかかわる問題点



## 地方空港が生き残るためには...

### ✈️ 空港経営（採算性）の問題だけの議論で良いのか？

- 短期的な算盤勘定ではなく、道路や鉄道と同じインフラとして
- 地域の人々にとって、生活や文化の向上にどれくらいプラスになるのか

### ✈️ 地元自治体／地域の皆様と 地元根付いた航空会社（リージョナルエアライン）が手をとりあい、 互いに助け合って空港を支えていくことが大切

### ✈️ 空港の利用促進をはかるためには、

- お客様（利用者）にとって使いやすい空港であること
- エアラインにとって使いやすい空港であること



富士山静岡空港

## 空港の利用促進をはかるために

### ✈️ お客様（利用者）にとって使いやすい空港

- 空港アクセスの改善
  - ・特にインバウンドのお客様が分りやすく、便利なアクセス手段
- 空港機能の充実
  - ・保安検査場、手荷物受取場、CIQ（税関、出入国検査、検疫）など

### ✈️ エアラインにとって使いやすい空港

- 空港運用時間の拡大、柔軟な対応
  - ・機材の稼働率を高めるための運用時間の拡大
  - ・機材整備など突発的なスケジュール変更への柔軟な対応
- 空港におけるインフラの充実
  - ・GSE（地上支援装置）、タラップ、除雪装置など
- 空港使用経費の軽減
  - ・事務所、カウンター、共用施設費用などの使用に対する支援



新潟空港

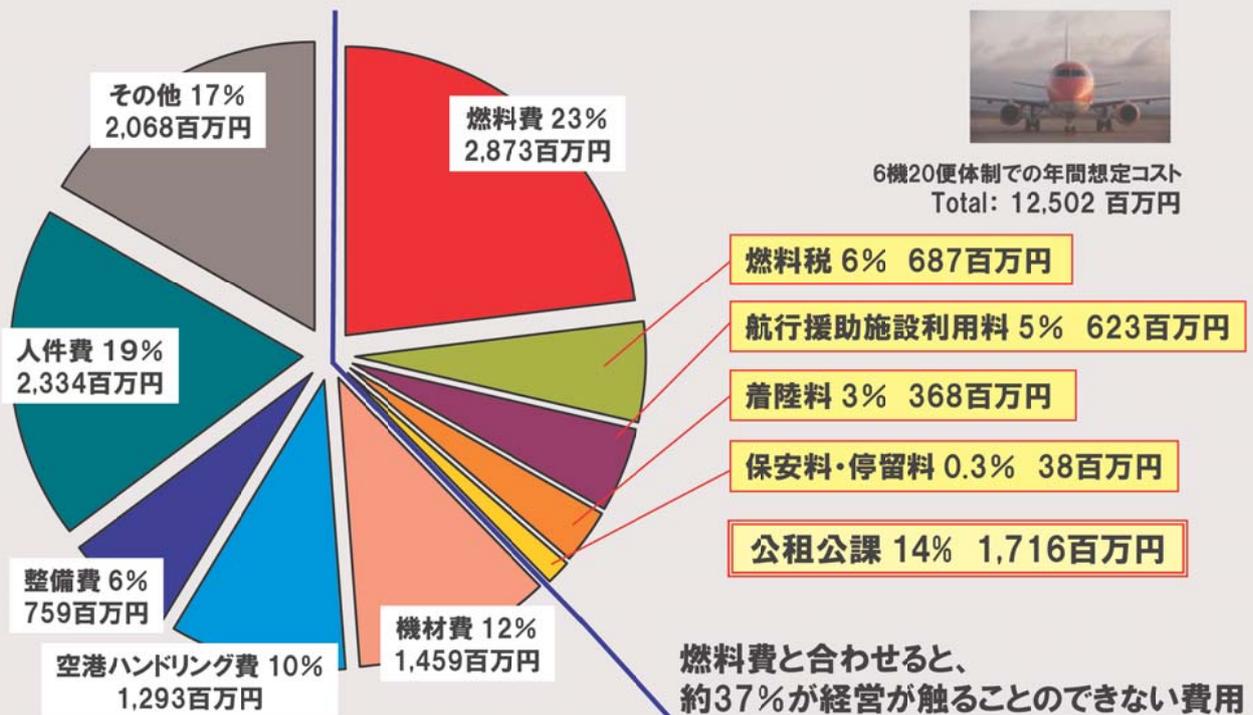


## リージョナルエアラインの経営にかかわる問題点



## 重い公租公課

✈ 日本の航空事業は規制が多く、燃料税や管制料、着陸料など公租公課の負担が重い。



- ・ 海外からLCCが進出してくる中で、日本の航空各社は大きなハンディキャップを抱えて熾烈な競争を強いられる。
- ・ さらに、リージョナルエアラインは 一機あたりの座席数が少なく、座席あたりのコストが割高になる。

## ✈️ 航空燃料税・着陸料・航行援助施設利用料 について、 リージョナルエアライン（機材）固有の基準の設定を

- 航空燃料税 ..... 幹線と地方路線の区分 もしくは 全廃
- 着陸料 ..... 現状 26～100t → 26～40t、40～100t など
- 航行援助施設利用料 ... 現状 15t以上 → 15～40t、40t以上など



## ✈️ 100席以下で、地方と地方を結ぶリージョナルエアラインに積極的な支援を

## ✈️ 東京一極集中の航空政策から、

“地域を大切にし、  
地域と地域の交流を盛んにするネットワーク型の航空政策”へ



## FDAのビジネスモデル



## リージョナルエアラインとしてのビジネスモデル①



- ✈️ 拠点である名古屋小牧、静岡、松本の中部3空港、福岡および就航先空港の発展がすなわちFDAの発展であり、また、FDAの発展がこれらの空港の発展に寄与する相互関係を目指す。
- ✈️ そのためには関係する県・市町村自治体はじめ、経済団体等地元との関係を大切にして密接な協力関係を築くことによって、空港の利便性の向上や新しい需要を喚起していく。

33

## リージョナルエアラインとしてのビジネスモデル②



- ✈️ ボーイング737やエアバス320といった130/150席クラスの航空機では経済的に不採算な路線に注目し、就航の計画をたてる。
- ✈️ 現在のところ、名古屋小牧空港では自由に就航先を選択し就航することができないという制約があるが、今後も粘り強く新規路線の開拓に向けた努力を重ねていく。

34

## リージョナルエアラインとしてのビジネスモデル③



- ✈️ 1路線の飛行時間を1.5時間以内に抑え、可能な限りの多頻度運航を行い、他社にはない地元に着陸した機内フルサービスを提供し、「FDAに乗ると何か良いことがある」という期待感を醸成し、ビジネス・個人のお客様の高いニーズに応え、利便性向上を実現する。
- ✈️ ほとんどの地方空港には運用時間に厳しい制限があるため、グランドステイタイムを出来るだけ短くして、いかに効率の高いダイヤ編成を組めるかが大きなポイント。

35

## リージョナルエアラインとしてのビジネスモデル④



- ✈️ 営業面ではWEBを積極的に活用し、便利で使いやすいホームページによりインターネット予約による個人旅客比率を高める。一方で旅行会社を介した商品販売や企業等の法人営業にも力を入れ、それぞれのチャンネルを効率よく組み合わせることで収益の最大化を図る。
- ✈️ また、機材の空き時間を活用し、積極的にチャーター便も運航し、更なる収支改善を図る。

36



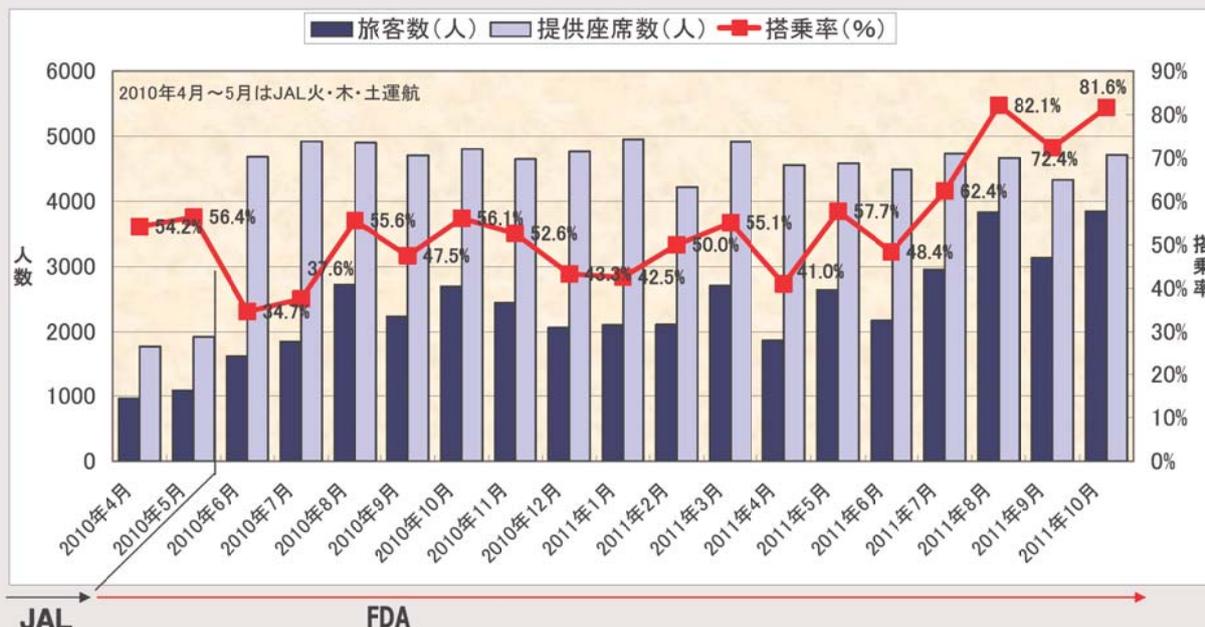
- ✈️ 空港業務においては、グループ企業のSAS (エスエーエス) 社とのコラボレーションにより、各拠点空港および就航先空港でのオペレーションコストの軽減を図る。
- ✈️ そのためにも可能な限り1路線2便以上の運航を目指す。



## 利用促進に向けた取組み事例



# 松本＝福岡線 旅客数と搭乗率の推移



- ✈ 2010年5月まで、日本航空(JAL)が週3日の隔日運航により月間平均約1,000人の実績
- ✈ 2010年6月より、FDAによる毎日運航を開始。1,600人/月でスタートするも、当初平均搭乗率は34.7%
- ✈ その後、16ヶ月間で徐々に利用が増加し、直近の2011年10月には3,800人/月。搭乗率=81.6%に向上

## 利用促進を目的とした長野県/松本市との取り組み



### ✈ 地元行政・経済団体・企業と 地域活性化を図る協同施策を重層的に展開

- ① 長野県と FDA の協同による地元・就航先県民への継続的なメディア・プロモーション
  - ・福岡県でのテレビCM協同放送。長野県でのFM番組協同放送
  - ・長野県および就航先メディアとタイアップした旅行番組制作 (ex.観光地を案内するメディアトリップ)
- ② 空港利用促進のためのタイアップPR
  - ・長野県および就航先でのイベント開催 (ex.アルプス写真展、スキーイベント、物産展)
  - ・長野県シティPR行政と連携した福岡地下鉄のジャック広告 (ex.信州アピールライナー、福岡地下鉄駅広告)
  - ・記念イベントの開催 (ex.就航1周年イベント、10万人達成イベント)
- ③ 松本市による4号機の観光大使任命 (2011年7月15日)



- ④ 松本市によるスポンサー事業および経済団体の支援
  - ・機内ヘッドレストカバーへの広告掲載
  - ・機内誌への観光資源・行政広告掲載
  - ・県特産品の機内サンプリング
- ⑤ 利用促進協議会、経済団体による路線支援会議
  - ・ダイヤ変更時など重要局面において利用促進に向けた支援会議の開催
- ⑥ 長野県・サークルKサンクスと連携した広報施策
  - ・地域活性化を狙いとした就航先に因んだオリジナル商品の企画・販売・広報  
(ex.九州、札幌に因んだ弁当/パン)
- ⑦ ミニイベントの企画・運営
  - ・長野県と協同による空港見学会  
(ex.ペーパークラフト製作、マーシャリング体験教室)



## ✈ 結果として……

- 県外からのインバウンド利用者増加と路線搭乗率の上昇

※ 2010年7月＝長野県OUT 66%:IN 34%

→ 2011年10月＝長野県OUT 49%:IN 51%

41



私ども フジドリームエアラインズは、地方と地方を結ぶ翼として、皆様にご愛顧いただけるエアラインとなるべく、精一杯努力してまいります。引き続き、皆様のあたたかいご支援をお願い申し上げます。



42



パネルディスカッション  
発表資料



## 日本の航空機産業の実力から見た、地方空港のあり方

2011年11月9日 新潟空港シンポジウム・パネルディスカッション

ビジネス航空ジャーナリスト 石原達也

オフィシャル・サイト <http://business-aviation.jimdo.com/>



写真＝ビジネスジェットのMROセンター。パリのビジネスジェット専用国際空港ル・ブルジェ空港内、Dassault Falcon Service（ダッソー・ファルコン・サービス）社

- **MRO**＝Maintenance Repair and Overhaul、航空機の受託整備産業
- **ビジネスジェット（以下BJ）**＝社用ジェット

1. 日本におけるMROの可能性——名古屋での検証結果…………… 2
2. アジアのMRO…………… 3
3. 欧米のMRO…………… 4
4. BJの実像と虚像…………… 6
5. 首都圏の国際定期便動向…………… 7
6. 地方空港のあり方——地方都市の生存の観点から…………… 8  
補足：新潟企業による無人航空機開発事業について…………… 9

## 1. 日本における MRO の可能性——名古屋での検証結果

### ◆ モデル事例——メンテナンス・ブールヴァール（オランダ）

- オランダの中小 MRO 企業による航空機整備クラスター
- マーストリヒト空港（年間旅客約 30 万人、貨物取扱量 7－8 万トン）に展開中
- “1 社 1 芸”、総合力で大手に対抗。20 社以上が立地表明



写真＝立地企業のひとつ、航空機再塗装業者 MAAS Aviation。ボーイング 737 の再塗装中

### ◆ 検証結果——名古屋の産業力では、実現不可能

2009 年、航空会社や重工協力企業、オランダ政府、重工 A の元幹部技術者と共同調査

#### <例>MAAS Aviation の実力

- 100～250 人乗りの旅客機を、1 週間で再塗装できる  
（日本で同じことができるのは、JAL・ANA くらい）
- 世界各地に 300 社以上の固定客（うち航空会社が 200 社以上）

——オランダには、このレベルの実力派中小企業が多数存在する。  
その基盤は……

- 80 年近く旅客機を造りつづけてきた技術力と、その整備需要
- 数百年間のオランダの**世界展開が形成した人の流れ**＝飛行機が集まる＝整備需要

——いずれも、日本には比肩するものが存在しない。

## 2. アジアの MRO

### ① TAECO（中国・厦門）－アジア太平洋最大の MRO センター

香港国際空港の整備バックヤードとして、キャセイ・パシフィックの整備会社、ボーイング、JAL、中国航空当局などの共同出資で **1996 年**に設立。B747（ジャンボ機）を 12 機まで同時整備できる。JAL も、5 年に 1 度の最も大規模な整備を委託している（※）。

- 技術力——キャセイ、ボーイング、JAL が集結
- 価格競争力——中国政府が広大な用地を提供
- 交換部品——航空機部品メーカー世界大手が立地
- マーケット——アジア太平洋を飛ぶ各国大手航空会社が固定客

「航空機産業が日本の次世代産業だ、などと言っている人は、TAECO を見てから言ってほしい」（重工 B の元幹部エンジニア）

### ② アジア諸国の MRO

- シンガポール：ハブ空港の巨大な整備市場に、欧米大手メーカーが集積中
  - 韓国：仁川国際空港に、欧米大手メーカーを国策で誘致中
  - インド：ボーイングとエアバスが、それぞれインド企業と合弁 MRO 企業を設立
- などなど。

## 日本はとっくに流れから外れている

※ 1996 年当時、日本で MRO やハブ空港といった言葉が知られていただろうか？ 航空に対する日本の無知・無理解・無頓着から、JAL は整備の海外委託を余儀なくされた

### 3. 欧米の MRO

#### ① Jet Aviation (スイス・バーゼル) —世界最大級の BJ 専用 MRO センター

エアバス機、ボーイング機の BJ タイプを含む、BJ 主要機種ほぼ全てを整備できる。旅客機から BJ への改修も手がけている。

- 技術——旅客機 (=単なる乗り物) から BJ (=空飛ぶ経営本部) への改修は、通常は航空機メーカー自ら手がけるハイテク分野
- 集積——航空機部品メーカー世界大手の直営工房が入居
- マーケット——スイスの BJ 就航機数 (約 350 機) は日本の 6 倍以上



写真=Jet Aviation がバーゼル空港内で運営する、BJ 専用 MRO 工場。最新旅客機ボーイング 787 や、総 2 階建ての超大型旅客機エアバス A380 も、BJ に改修できる

## ② アメリカの田舎空港の例（Deland Jet Center、フロリダ州）

BJや自家用飛行機専用の国内空港（定期便ゼロ）。地元企業などの出張拠点。Deland市は、人口3万人未満の田舎町。

- 技術——機体や電子航法装置の修理、ジェット・エンジンの整備などができる
- マーケット——BJ20機はじめ飛行機100機が拠点としている
- 発着回数——年間1万回以上
- 従業員数——6人（開港当初は4人）



写真＝Deland 空港。正面左手のレンガ小屋がターミナル。格納庫では、下のような整備作業がおこなわれている。この程度のMROでも、飛行機100機が集まって初めて成立する



ビジネスジェット  
4. B J の実像と虚像

● B J ユーザーは、自社製品を売るために飛んでくる

=買って欲しくない土地には、飛んでこない

=観光目的では、飛んでこない

● B J ユーザーの働き方（日本のユーザー企業や、欧米でのヒアリングより）

- ① 3カ国程度を1日で回り、それぞれの国で重要な商談をこなして日帰り
- ② 暴動やテロで定期便がストップしても、BJで直行し、従業員を避難させる
- ③ 定期便のない発展途上国の奥地に直行し、マーケット開拓
- ④ フライト中も、会議や商談に専念
- ⑤ 超多忙なビジネス・パーソン同士、スケジュールが合った一瞬を狙って、商談に直行

「当社は、社長もエコノミーで出張しているんです」と自慢するような企業が、こうした企業から相手にされるだろうか？

● B J ユーザーは、もう日本には愛想を尽かしている

「当国の企業も以前は、日本にBJの受け入れを要望していたが、数年前から、日本に来ようともしなくなった。彼らの流れは完全に、中国・韓国・東南アジアに向いている」（某先進国の外交機関職員）



写真＝ロンドン10空港のひとつ、BJ専用国際空港ファンボロー。年間28,000回のBJ発着枠は、既に飽和状態となっている。ユーザーは、大企業から中小企業まで幅広い

## 5. 首都圏の定期便動向

2010年12月、日系大手航空会社役員へのヒアリング——

### 「BJ どころか定期便も、東京路線を外し始めている」

- 中国・韓国・東南アジア路線に機材を配置すると、東京路線に回す機材がなくなる
- 東京路線には、新しく機材を買い足すほどの魅力はない
- だから東京路線は、日本の航空会社の機材に、コードシェアで一定数の座席だけ確保できれば十分

「——以上のことを、提携先の外国大手航空会社は、明確に通達してきている。**首都圏航空ビッグバン**と言っているが、“蓋を開けたらガラガラだった”という結果になる可能性は低くない」



写真＝ジュネーヴ国際空港、BJ 専用駐機場のひとつ。同空港の年間 BJ 発着回数は2万回以上あり、100 機分の駐機枠は慢性的な飽和状態となっている

※ 日本一国の年間 BJ 発着回数は、約2万回。日本の BJ 就航機数は55機。

## 6. 地方空港のあり方ー地方都市の生存の観点から

「航空機産業は、ものづくり日本の次世代産業——新規参入しよう！」

「羽田・成田を、アジアのハブ空港に——！」

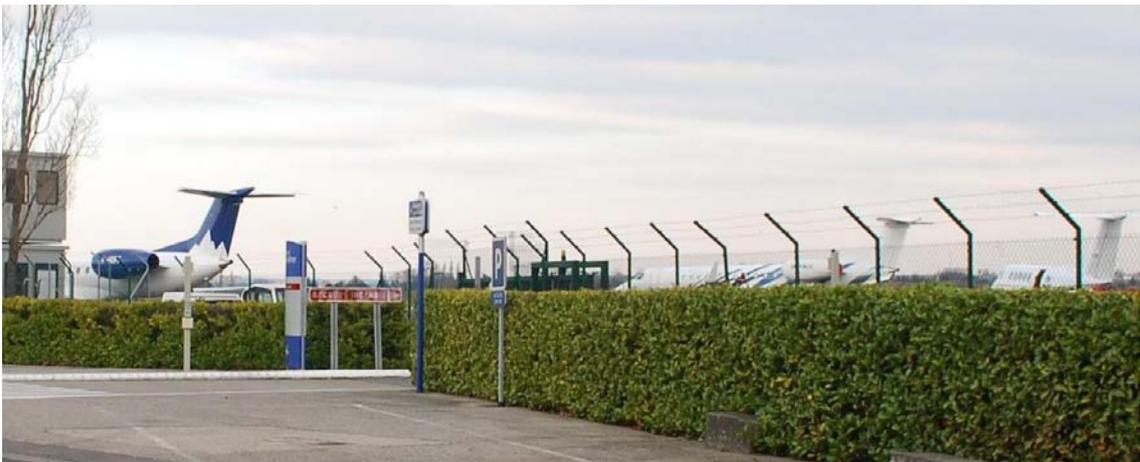
……ではなぜ、前述のような世界の状況が紹介されていないのか？

### ◆ 現在の我々の置かれた状況

- ① 今の日本では太刀打ちできない巨大ハイテク産業が、世界各地で興隆している
- ② BJ も定期便も、日本には愛想を尽かしている（原発事故以前から）
- ③ 以上のことが、日本ではほとんど把握・紹介されていない＝**井の中の蛙**

——こうした状況下で、新潟には国際空港がひとつ稼動している。

さて、あなたは／貴社は、どうしますか？



写真＝フランス第2都市リヨンのBJ専用国際空港リヨン・ブロン。年間発着回数は7,200回以上。MRO企業も立地している。リヨンは人口45万人。パリおよびジュネーヴまで、それぞれTGVで2時間程度

## 補足：新潟企業による無人航空機開発事業について

「航空機産業は、実証が全ての世界。実機飛行試験による十分な安全実証データなしでは、市場では相手にされない。日本の航空機産業は自前の実証データを持たないので、この先も下請けからは脱皮できない」（重工 A の元幹部エンジニア）

——無人航空機を地場産業で成立させるには、実機飛行試験の場が必要。「落ちない限界点」を割り出す実証データを持たない日本は、「わざと落とすテスト」も必要となる。

リスクを恐れて、飛ばすことを認めなければ…



産業が成立しない。雇用・消費力も低下



ますます空港需要が減少（空港どころでは済まないが…）

「アメリカの地方空港は、旅行者や産業を呼び込むためではなく、住民や地場産業の流出を防ぐために、地元責任で造る。墜落・騒音などのリスクやデメリットと、**住民・産業の流出で地域が崩壊するリスク**の、両方を天秤にかけて、地元住民が自己責任で選択する。合衆国政府はいっさい面倒を見ない」（米国政府関係者）

——新潟は、同じように腹をくくれますか？

### ※ リスク管理は、最低でも 2 段構え

- ① 事故を起こさないために、何をするか
- ② 事故が起きた場合、どう対処するか

特に②は、「あってはならないこと」として蓋をしないことが重要



# 新潟空港シンポジウム

航空宇宙関連市場への直接参入を目指す  
中小企業の共同受注・品質保証体制  
航空宇宙部品調達支援会社



【JASPA株式会社】取締役

航空・宇宙部品精密製造

【YSEC株式会社】取締役

山内 慶次郎

## 目次

- 1 会社案内
- 2 グループ企業
- 3 コンソウシアムの取組
- 4 共同受注の必要性
- 5 将来への取組

## 会社概要

商号	Y S E C 株式会社
設立	2004年7月
資本金	5,000万円
本社所在地	〒240-0051 横浜市保土ヶ谷区上菅田町1317-3
電話番号	050-3437-0075
FAX番号	045-373-0805
代表者	代表取締役 白木 和範
株主	株式会社 山之内製作所 株式会社 山之内製作所幹部役員（課長以上）
工場	巻工場 新潟県新潟市西蒲区漆山字四十歩割8460
取引銀行	第四銀行 加茂支店 共栄組合大学前支店
取扱製品	航空専門製品加工、組立
所属団体	まんでんグループ 新潟スカイプロジェクト（エンジン開発チーム） J A S P A A C P C

## 会社概要

商号	株式会社 山之内製作所
設立	昭和40年6月21日
資本金	3200万円
本社所在地	〒231-0063 横浜市中区花咲町2-66 桜木町駅前ビル8F
代表者	代表取締役 山内慶次郎
事業所	新潟事業所 (〒959-1511 新潟県南蒲原郡田上町吉田新田乙284)
営業所	名古屋営業所 (〒485-0016 愛知県小牧市間々原新田牡若池1899-1)
工場	横浜工場 (〒240-0051 神奈川県横浜市保土ヶ谷区上菅田町1317-3) 巻工場 新潟県新潟市西蒲区漆山字四十歩割8460
取引銀行	商工中金 川崎支店 神奈川銀行 六角橋支店 りそな銀行 新横浜支店 みずほ銀行 横浜中央支店 三井住友銀行 東神奈川支店 第四銀行 加茂支店
従業員	80名(平成23年4月現在)

## 新潟事業部



## 巻工場



## 主要取引先

- 三菱重工業（株）名古屋誘導推進システム製作所
  - 三菱重工業（株）神戸造船所
  - 三菱電機（株）鎌倉製作所
  - （株）IHI 相馬工場 及 瑞穂工場
  - （株）IHI エアロスペース
  - 川崎重工業（株）航空・宇宙カンパニー
  - 川崎重工業（株）ガスタービン・機械カンパニー
  - 住友重機械工業（株）
  - 新明和工業（株）
  - 日本飛行機（株）
  - 日本電気（株）
  - 東芝電子デバイス（株）
  - （株）東芝小向工場
  - （株）東芝京浜事業所
- 他

## 加工品目

### ◆航空・宇宙機器

(機体、エンジン・衛星、ロボット、ロケット等各種部品)

### ◆防衛機器

(機体、エンジン、地上管制、対攻撃ミサイル誘導装置、無線等各種部品)

### ◆医療機器

(各種レントゲン発生部品、医療手術機器、インプラント等)

### ◆原子力炉心部分各種機器・超高速鉄道

### ◆試作から中ロットまでの精密部品の加工

### ◆専用機、治工具の設計・製造・組立

## 特 色

### ◆難切削材加工

モリブデン	(医療)
インコネル	(航空機エンジン)
チタン	(航空機機体)
マグネシウム	(宇宙衛星)
KOV	(ロケット、衛星)
その他	

### ◆同時5軸精密加工

複雑形状の同時加工 (同時三次元加工)

## 主要製品

### 医療

歯科用小型レントゲンからCTまでの大型の  
レントゲン発生機器・医療機器・手術機器

### 航空機

新型航空機B787エンジン主要部品及機体の  
重要部品・防衛用航空機及エンジン他

### 原子力

炉心部分のロボット係及重要認定部品

### 宇宙衛星

オリヒメ、ヒコボシのドッキングアーム、  
はやぶサ本体部品、制御機器他

### ロケット

H2A・H2AB用エンジン他

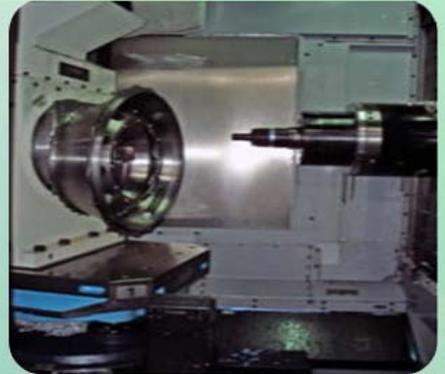
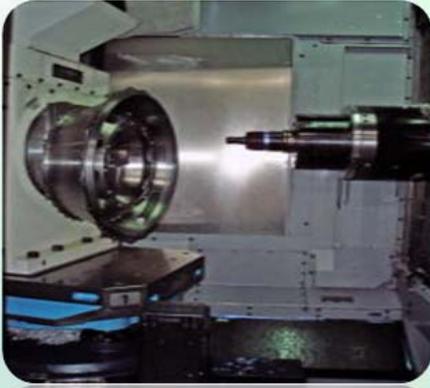
### コウノトリ

本体機器他

### 宇宙ステーション

船外活動ロボットその他キボウ搭の制御機器他





# 創業からの改革



# 創業の経緯



# 創業の経緯



## 製品紹介



## 自社事業展開の推移について

### 航空分野での重要性

品質管理規定の保存及び添付

加工工程手順制定と遵守

トレサビリティの規定と遵守

(追跡可能性「いつ・どこで・だれが・どのように」生産と流通を追跡・遡及)

品質の保障等が必要！

中小下請けの一番不得意とする、文章管理及び  
各種認定の取得などが必要となる！

- 航空産業は国際競争であり、日本に競争力はあると思ひ参入！
- 簡単な作業中心の仕事・製品はコストの安い海外に逃げてゆく！
- 更にこれからも逃げ続け拍車がかかって進んでいる状態！
- 今後、日本に残るものは、付加価値の高いものだけが残る方向に進んでいる！
- 品質保証は、製品の付加価値を間違いなく上げると確信！

## 経営理念

クオリティ

---

コンフィデンス

---

コンプライアンス

---

グローバル

---

パートナーシップ

---

ブランド

---

全てを重視する会社を目指し、  
お客様と共に発展して行く。

## 物事を見抜く力



最近どの業界でも求められているのは、  
コンプライアンス！

製品への信頼性の低下！

確証できる根拠の低下、欠落！

プロ意識の低下！

## 要求されているのは、安全・安心・信頼！

- ・ 確立された製造工程！
- ・ 確立された作業手順！ マニュアル
- ・ 確立された根拠！
- ・ 確立されたシステム！
- ・ 確立されたトレサビリティ！

## 特定の権利で守られている分野の製品！

医療機器

原子力

防衛

宇宙

航空

医療器具

単なる部品作りでなく、品質管理、トレサビリティを含む  
製造管理をともなう製品造りに転換

- JISQ9100 認証
- ISO14001 認証
- N A D C A P 認証
- 原子力認定 ASME 認証
- 校正認定 JCSS 認証取得
- 薬事法認定取得予定
- その他品質に関する認定

- ◆ 航空宇宙の産業は世界で広がりを見せている！
- ◆ 特に航空関係は小型化が進み、将来は自家用飛行機が量産となる見込み！
- ◆ 三菱・富士重工初め、ホンダ、トヨタが参入してきている！
- ◆ 航空宇宙は、IT、車業界の次世代の物づくりの宝庫とされる、これからの産業！
- ◆ 現在世界中の航空機は、自家用も含め、アメリカのFAA認定の基、電球、ネジひとつまで認定が必要であり、日本国内の部品製造が難しいのが現状、しかし今後、国内法規が制定されれば国内認定で作成できるものも増える。

難切削を含め世界とのコスト競争が起こってる、  
それに勝ち残れば、チャンス。

---

今後、航空業界も、様々な製造品が数多く必要とされる！

---

品質管理が重要とされる、品質管理、トレサビリティーを  
含めたものづくりが要求される！

---

医療、原子力、新規エネルギー関連も同じ動きであるので、  
早期参入をめざしたがその設備体系が手助けをした！

## 航空宇宙参入は他業界にも波及する！

これからの物づくりは認定が必要。

◆原子力 ASME認証

---

◆航空 JISQ9100認証 NADCAP認証 他

---

◆環境 ISO14001認証 他

---

◆医療機器 薬事法認定 GQP認証 ISO13485 他

---

◆精密測定機器製造 JCSS認証

---

◆リニアモーターカー JISQ9100認証に準ずる等

---

◆新エネルギー JISQ9100、ASME認証に準ずる等

## クラス分類について①



◆不具合が生じた場合の人体に与えるリスクレベルに応じて  
一般的名称毎に4段階にクラス分類される。

リスクレベル：クラスⅣ＞クラスⅢ＞クラスⅡ＞クラスⅠ

心臓ペースメーカー



クラスⅣ

人工関節



クラスⅢ

MR I



クラスⅡ

ピンセット



クラスⅠ

## 医療機器を製造販売するには



取り扱う品目の区分に応じたそれぞれの許可が必要



### 製造業

- ・一般区分
- ・滅菌区分
- ・包装等区分
- ・生物区分

### 製造販売業

- ・第Ⅲ、Ⅳ種  
(高度管理)
- ・第Ⅱ種 (管理)
- ・第Ⅰ種 (一般)

### 販売業

- ・高度管理

### ユーザー

# JASPA株式会社

## 横浜市神奈川区

### 資本金 2,000万円

#### 会社概要

商号	J A S P A 株式会社
設立	2004年4月14日
資本金	2000万円
本社所在地	〒231-0063 横浜市中区花咲町2-66 桜木町駅前ビル8F TEL 045-251-1200 FAX 045-251-1204
代表者	代表取締役 岡野 光夫
所属団体	航空宇宙工業会 東京都航空機産業参入支援事業支援対象メンバー まんでんグループ
協力団体	J A X A 新潟市
検査	横浜工場 (〒240-0051 神奈川県横浜市保土ヶ谷区上菅田町1317-3)
A C P C グループ	エンジングループ (H22年1月発足) 機体グループ (24年度中発足予定) MROグループ (24年度中発足予定) 装備品グループ (未定) PMAグループ (23年4月発足)
支援団体	その他 航空宇宙部品製造グループ (仮称未定) まんでんグループ事務局、会員120名(平成23年2月現在) 所属団体、長野県諏訪航空宇宙ネット(15)、 静岡県三遠南信バイタライゼーション(26社)

**JISQ9100同等認証**  
**NADCAP同等認証**  
**原子力認定ASME同等認証**  
**医療機器製造販売薬事法**  
(取得指導)  
**その他認定指導**

- ◆航空・宇宙機器
- ◆防衛機器
- ◆精密部品・治工具部品・専用機・  
設備・プラントの設計、加工、組立
- ◆工作機機械販売、設備機械販売
- ◆測定業務代行
- ◆各種認定取得指導
- ◆補助金申請代行・取得後の指導

JCSS認定校正業務

JISQ9100 認定指導

JASPA規格制定と運営指導

その他各認定指導

航空宇宙参入は他業界にも波及する！  
これからの物づくりは認定が必要。

◆原子力 ASME認証

◆航空 JISQ9100認証 NADCAP認証 他

◆環境 ISO14001認証 他

◆医療機器 薬事法認定 GQP認証 ISO13485 他

◆精密測定機器製造 JCSS認証

◆リニアモーターカー JISQ9100認証に準ずる等

◆新エネルギー JISQ9100、ASME認証に準ずる等

JISQ9100同等認証  
NADCAP同等認証  
原子力認定ASME同等認証  
医療機器製造販売薬事法  
(取得指導)  
その他認定指導

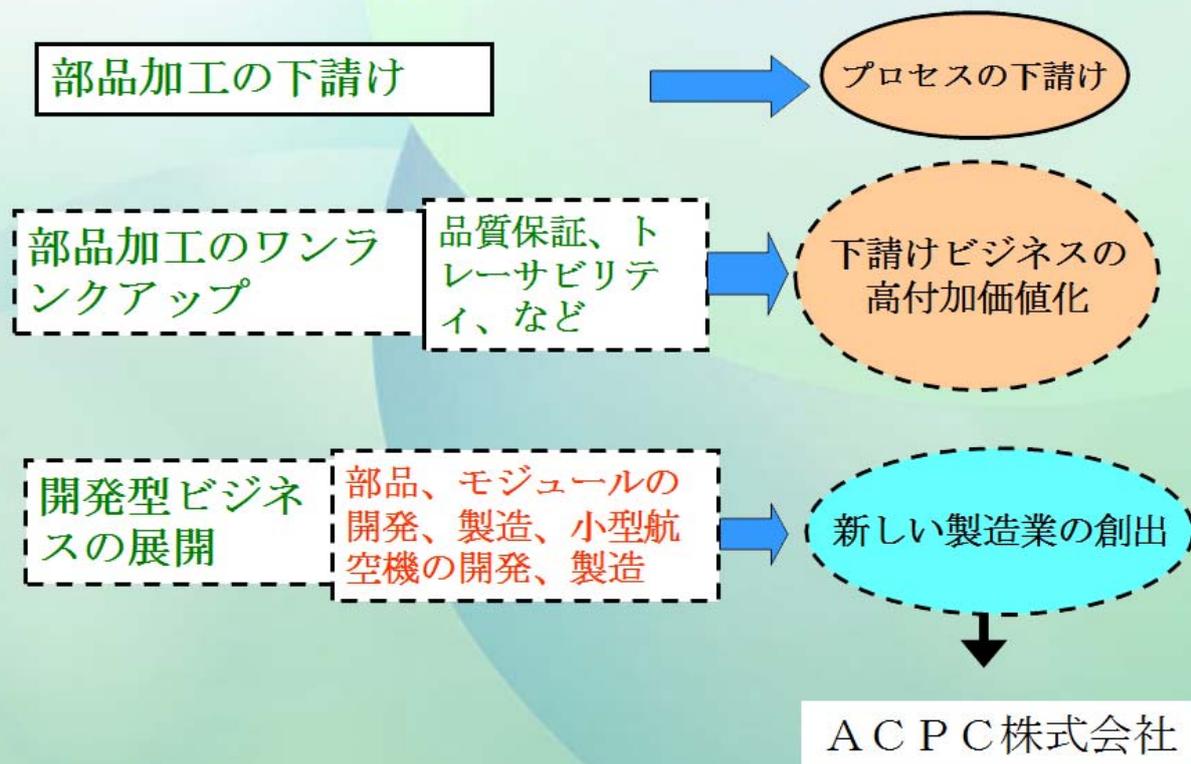
ACPCとは!

ACPC (AeroComponents & Parts Consortium)

JASPA株式会社が航空宇宙に特化した  
認定サプライヤーチェーン

国内外のプライムメーカー、エアーラインに、  
航空宇宙の各分野毎に、開発、製造、品質保証を  
一貫して、部品・製品（共同開発を含む）を  
製造し販売を行うコンソーシアム

# 中小企業の航空関連産業の ビジネスチャンス



## ACPCの前進まんてんプロジェクトの概要



2003年9月 神奈川県異業種グループ連絡会議が中心となり、航空宇宙部品の開発・製造を目的とし結成された産学連携・中小企業によるコンソーシアム  
会員企業 合計約130社 + 2団体 計約170社  
参加地域：千葉県、東京都、神奈川県、新潟県、北海道、静岡、その他)

### 目的

航空宇宙部品の開発・製造による、日本の町工場のものづくり技術の高付加価値化と産業化

- ・ 中小製造企業及び産学のネットワーク化による
  - ◆ 開発・製造能力の増大
  - ◆ 人材リソース・設備・情報の共有化・有効利用

中小町工場ものづくりのための「インフラ」構築  
航空宇宙部品のサプライチェーンマネジメント

# まんてんプロジェクトが生まれた背景



## 大手システムメーカーの課題

- ◆ 製造部・製造技術部・資材部の技能者人材リソース、社内製造設備の減少
- ◆ 系列・協力会などの下請システムの解体

## 中町工場が生存していくためには

- ◆ 高付加価値製品製造へのシフト
- ◆ 高付加価値製品産業の典型例が航空宇宙産業

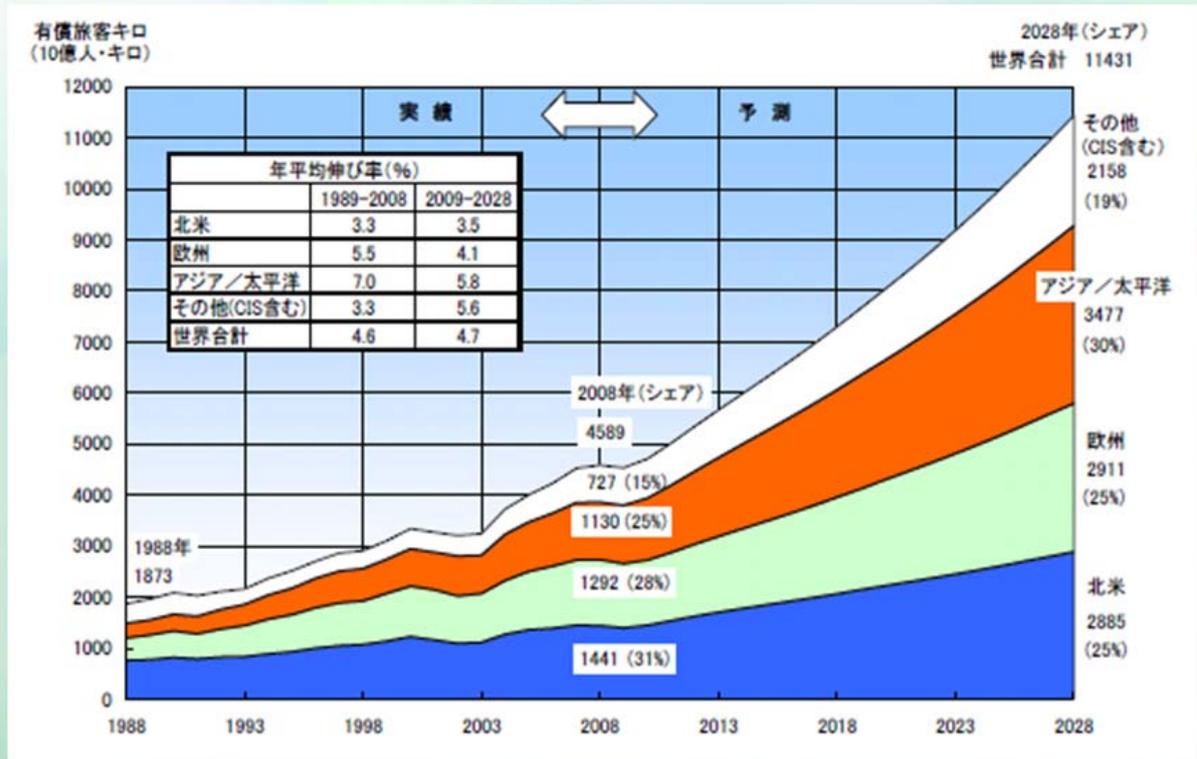
- ◆ 製造のための発注工数の増大
- ◆ 加工単位の発注→ユニット・サブシステム単位の発注へ
- ◆ 安心して「丸投げ」できる相手がいない

- ◆ 会社自身の付加価値の増価→新たな機能が必要
  - ✓ 一つの加工プロセスしか請けられない
  - ✓ 図面がないと作れない→研究開発・設計リソースの不足
  - ✓ 品質管理の難しさ→ISOは取ったけれど...
  - ✓ 設備の不足

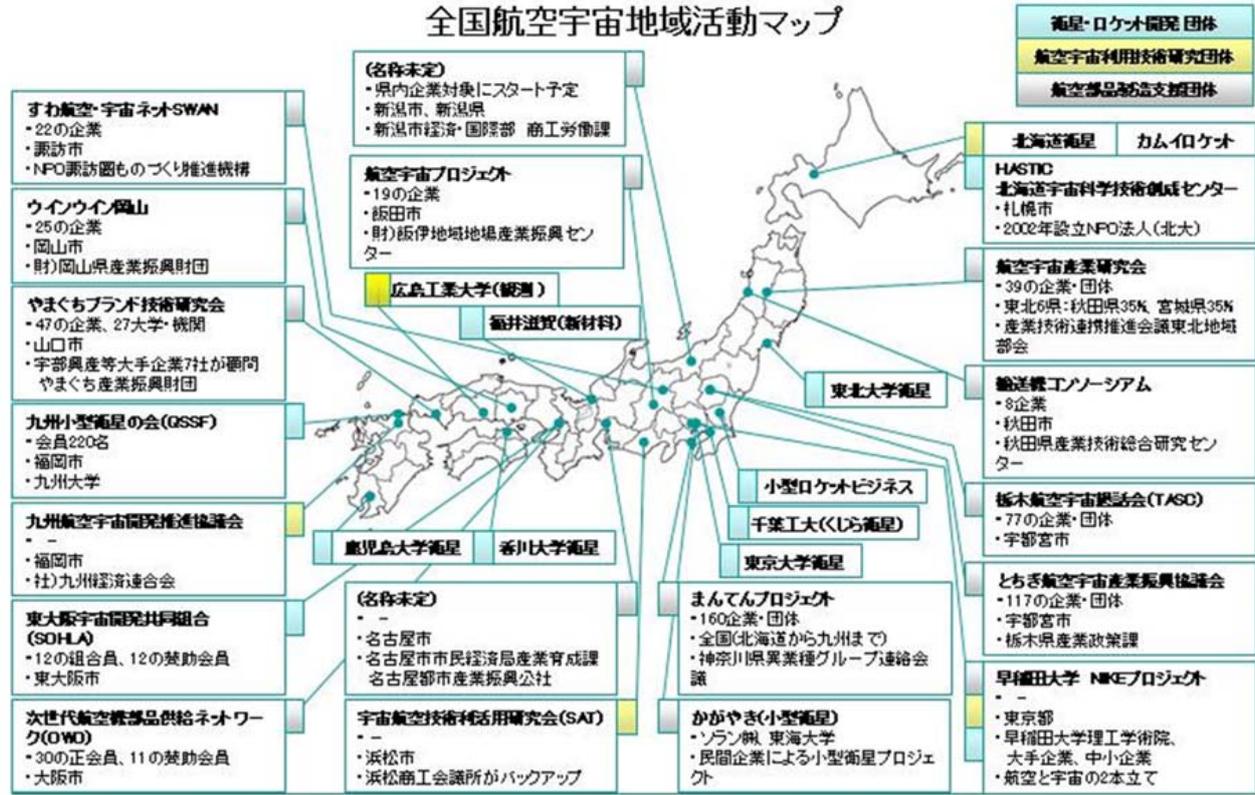
下請けではなく、パートナーが欲しい

自社だけではムリ／他社との連携が必要

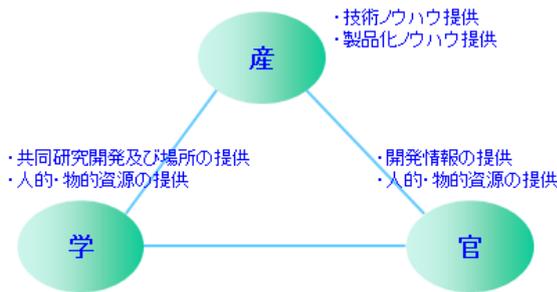
# 世界の民生航空機の需要予測



全国航空宇宙地域活動マップ



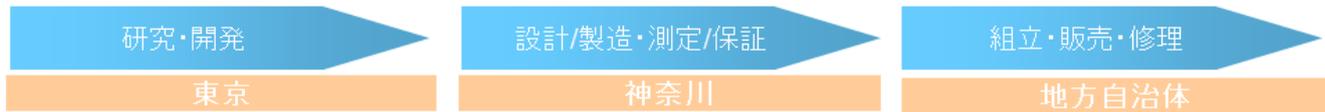
事業構想



▼ACPCIは、航空宇宙分野中小企業のコンソーシアムであり、日本の中小企業の高度な技術・ノウハウを結集して、航空宇宙分野における国際競争力の向上を目指している。

▼航空宇宙産業は、あらゆる技術が結晶された極めて高度な産業であり、今後の日本産業を支える大きな核となる分野である。その発展には、企業、大学、行政の連携が不可欠であり、産学官連携の一大プロジェクトとして構想されている。

▼まずは、一部地域で航空宇宙産業モデルを形成し、段階的に全国へ展開して全国的な運動へと高めていくことを目指す。



・早大理工学総合研究センターでの私学助成プロジェクト(NIKEPROJECT)と連動し、東京都にある同センターを航空宇宙分野の研究・開発拠点とする計画が進行

・各重工業と早稲田と中小企業の連携を図る

ACPC共同受発注システム

経済産業省  
 METI  
 Ministry of Economy, Trade and Industry

発注元: 共同受発注  
 ・ユニット受注

JASPA

加盟企業 加盟企業  
 加盟企業  
 ACPC

・世界初の中小企業コンソーシアムによるユニット受注の実現

・共同設計・製造支援システムの設計・構築(H18年度事前研究助成金取得)

超精密大型3次元測定器  
 ・ACPC基幹企業 JASPAの超精密大型3次元測定器による品質保証事業

協力地方自治体

・陸路、海路、空路の各交通基盤の充実  
 ・広大な工場用土地の存在、等

↓

・国内航空宇宙産業の発展  
 ・世界初の中小企業コンソーシアムによるユニット受注  
 ・協力自治体の発展

↑

・航空宇宙分野の産業・技術ノウハウ  
 ・産学官連携による支援

## ●純正部品（米国の用語でO E M部品という）

日本のメーカーが取得した認定部品

海外メーカーが取得した認定部品

航空機部品製造開発のビジネスチャンス

→ 技術提供

## ●汎用部品（米国の用語でP M A部品という）

航空機利用者との協業

日本の運行会社特有の部品消耗

→ 自主ブランド

### 新潟県の選択理由

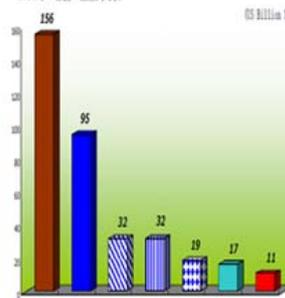
- ①地の利
  - ・東京・横浜・小牧、相馬の各地域に対して高速道路、新幹線の各交通機関が充実
  - ・空港、港等の交通機関が整備
- ②組立工場建設に必要な広大な土地の存在
  - ・新潟県内の広大な産業団地、工業団地の存在
- ③域内製造業技術基盤の充実
  - ・伝統的に製造業に強みをもつ地域であるため、技術移管をスムーズに行うことが可能
- ④政策プランとの整合性
  - ・県内産業の「強み」の更なる強化、企業誘致の推進、県内失業率の低下等、新潟県が掲げる各政策に資するものと考えられる。
- ⑤技術移管の利便性
  - ・航空宇宙分野における重要な新技術を有する山之内製作所が技術移管を担当するが、同社が新潟県内企業であり、移管を効率的に行うことが可能

### 新潟県の立地事情

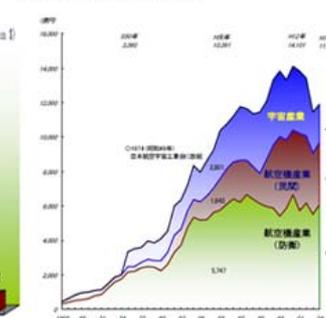


### 航空機・宇宙産業の状況

2004年の各国の生産高比較

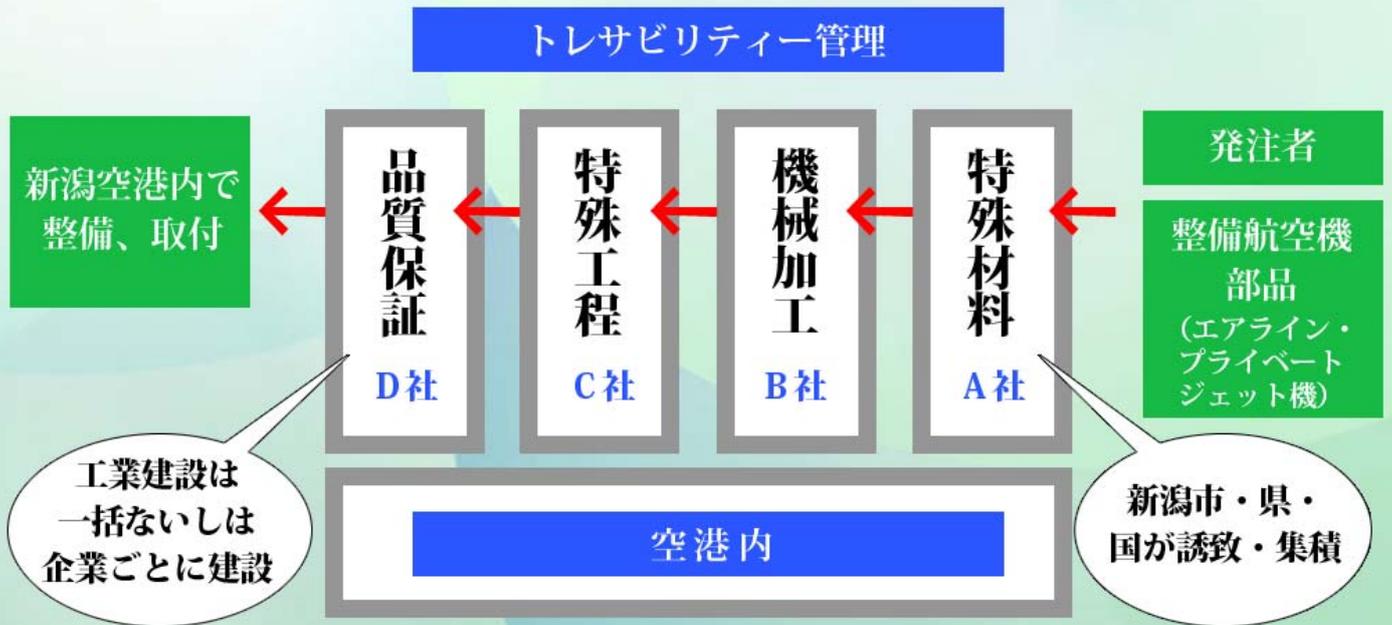


航空機・宇宙産業の推移（年度売上高）



\* 出典社団法人 日本航空宇宙工業会HP

# たとえば、新潟空港 航空機整備工場イメージ



全工程のうち必要工程を新潟において集中処理を行う

共同航空部品受注会社がトータル管理 (プライム)

## 新潟市への あらたな集積

- 金属加工集積地として特殊工程（熱処理・めっき・溶接など）の一環処理ができる地域の体制構築（ハード（施設）とソフト（品質）を一元管理）
- 既存の企業と新たな企業立地による地域集積
- 航空機産業に限らず国内産業に必要な産業集積地が求められている

## 新潟市周辺が 航空産業集積地 として求められる要素

- 地域の産業政策として航空機産業を重要産業と位置付け、エンジン関連・航空機MROビジネスなど特殊加工を最も必要とする産業に着目している。
- 高度な技術を持つ中小企業が集積しており、また、航空機産業への参入意欲の高い企業が多く存在している。
- 港湾・空港・新幹線・高速道路など交通体系に恵まれている

## 新潟市UAVエンジン共同開発参加 (航空機エンジン共同開発)

- 金属加工の技術集積（周辺地域産業との融合）
- エンジン関連に特化した企業集積（複数工程の集約）
- 熱処理・めっき・表面処理業者が多く参加

三菱MRJ・エアライン向けの新規需要開拓

## PMA 部品参加 (エアライン向け交換部品製造)

- 金属からプラスチック成型まで多様な産業集積が対応
- 航空機産業の新たな市場としての可能性

## 新潟空港利活用 (航空機整備 (MRO事業))

- 新潟空港を活用した航空機整備事業の検討

## ビジネスジェット修理工場の立地

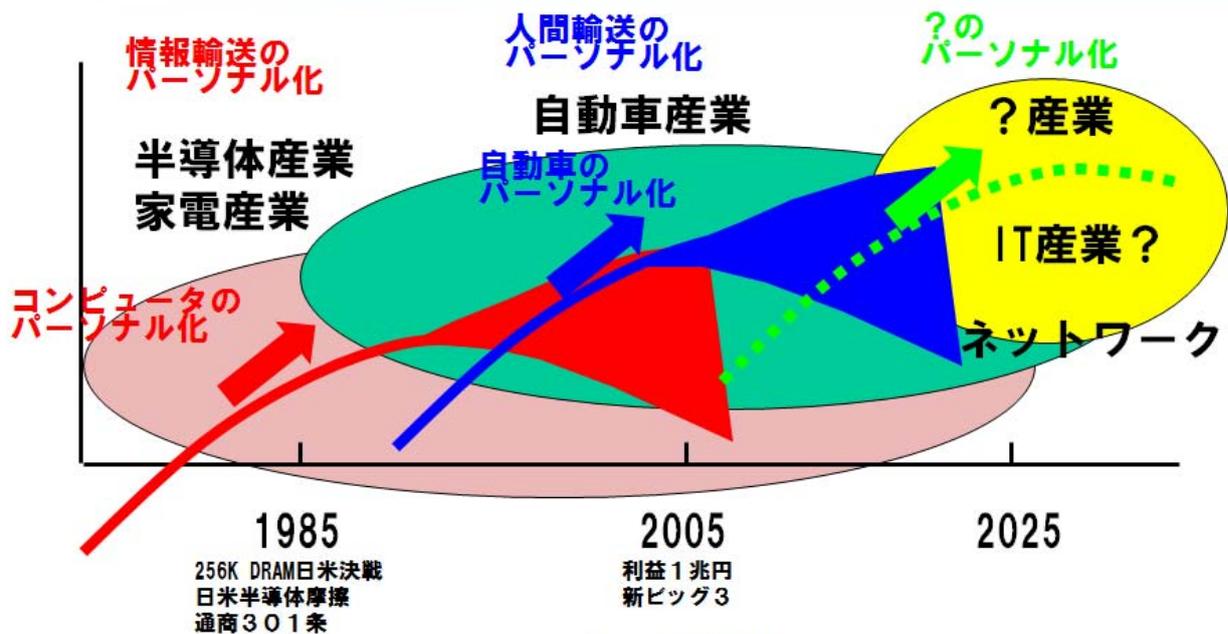
- 複数工程を一元管理できる複数工程工場の建設（県内既存企業+新規立地）

新潟空港A滑走路の再活用としてビジネスモデル提案

# 航空宇宙参入は製品作りだけではない！

- ◆航空宇宙産業は、あらゆる可能性を秘めている。
- ◆空港利用（ビジネスジェット・自家用飛行機MRO）
- ◆イベントの開催
- ◆航空特区としての役割と波及効果
- ◆宇宙への憧れを体感
- ◆宇宙ブランドへの挑戦、日本の航空宇宙産業は未成熟であり、あらゆる産業が新規参入のチャンス。
- ◆他の高付加価値産業への転換

## 次世代国家的基幹産業

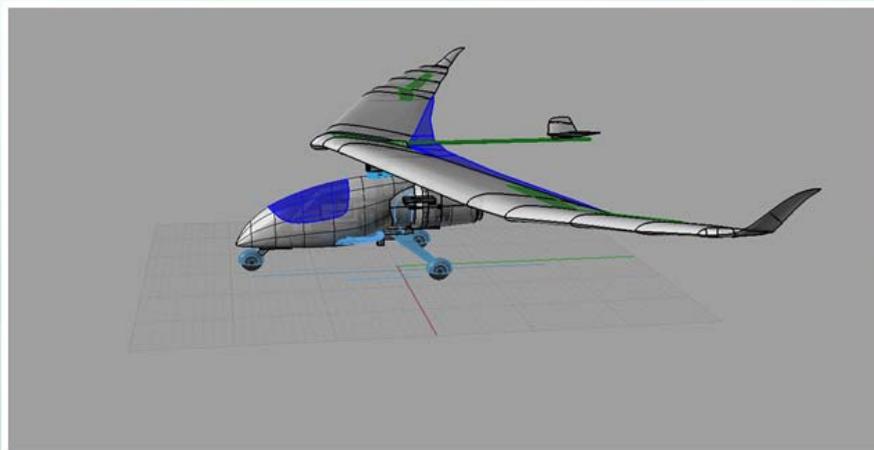
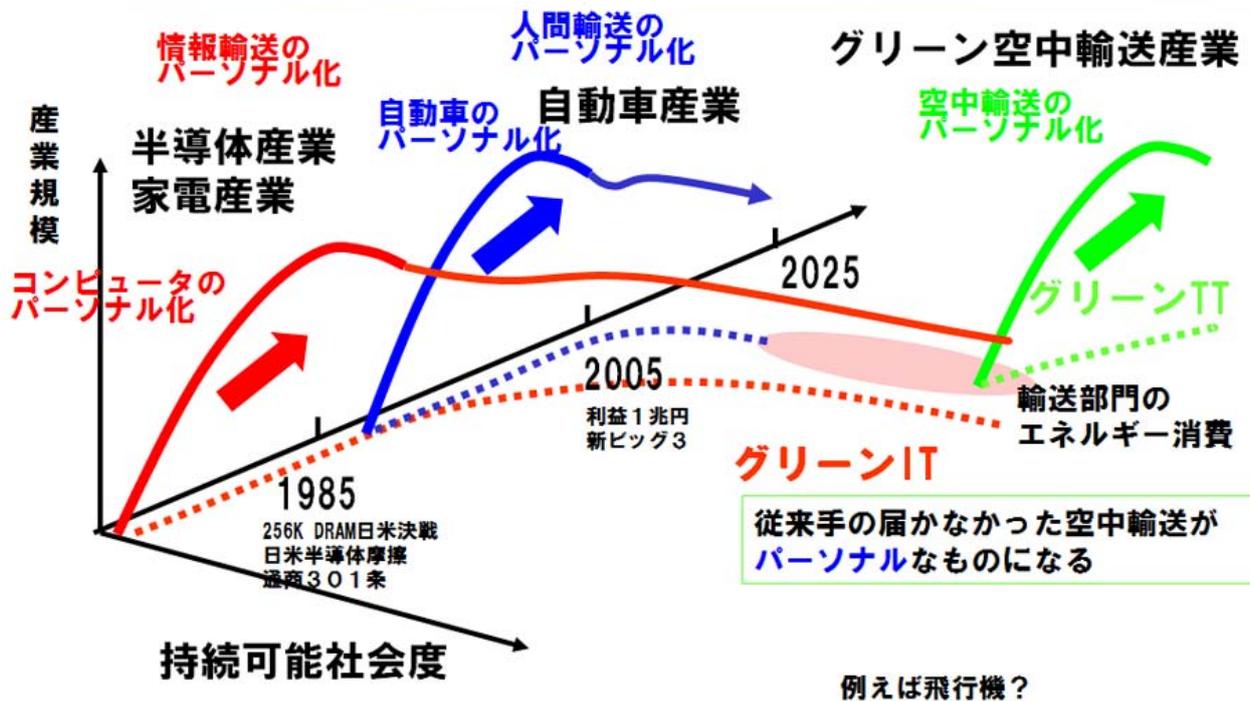


従来手の届かなかったものがパーソナルなものになる

→巨大産業となる

例えば飛行機？

# 次世代国家的基幹産業



STOL→VTOL

産業総合研究所とのコラボレーション

# カテゴリー新設：LSA, 免許新設：SP

2006年 全米パイロットライセンス保持者  
59万7109人  
(1998年 82万7000人)

2004年 スポーツパイロット(SP) ライセンス新設  
ライトスポーツエアプレーン(LSA) 新設

2025年 PAV運行管理システム運用開始予定

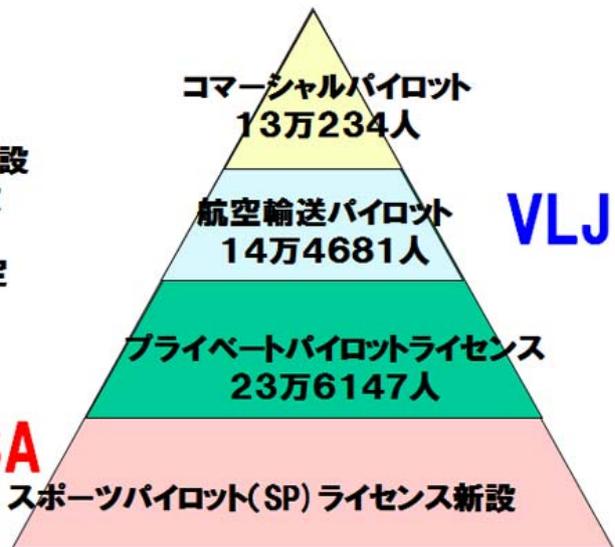


**PAV**



**LSA**

スポーツパイロット(SP) ライセンス新設



PAVコンテスト2007年最優秀賞Pipistrel社製 Virus 燃費12.4km/L



## SKYT Specification

**SKYT**

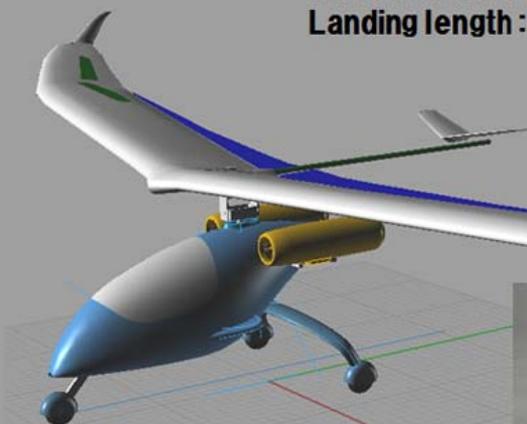
【SKYT-ES1 target spec.】

Seating capacity : 1  
Flight time : 2 hr  
Flight speed : 140km/h  
Travel distance : 200km  
Landing length : 40m



【3DTR-III Spec.】

Control : Unmanned  
Flight time : 0.3hr  
Max.flight speed : 100km/h  
Min. flight speed : 35km/h  
Take-off distance : 40m

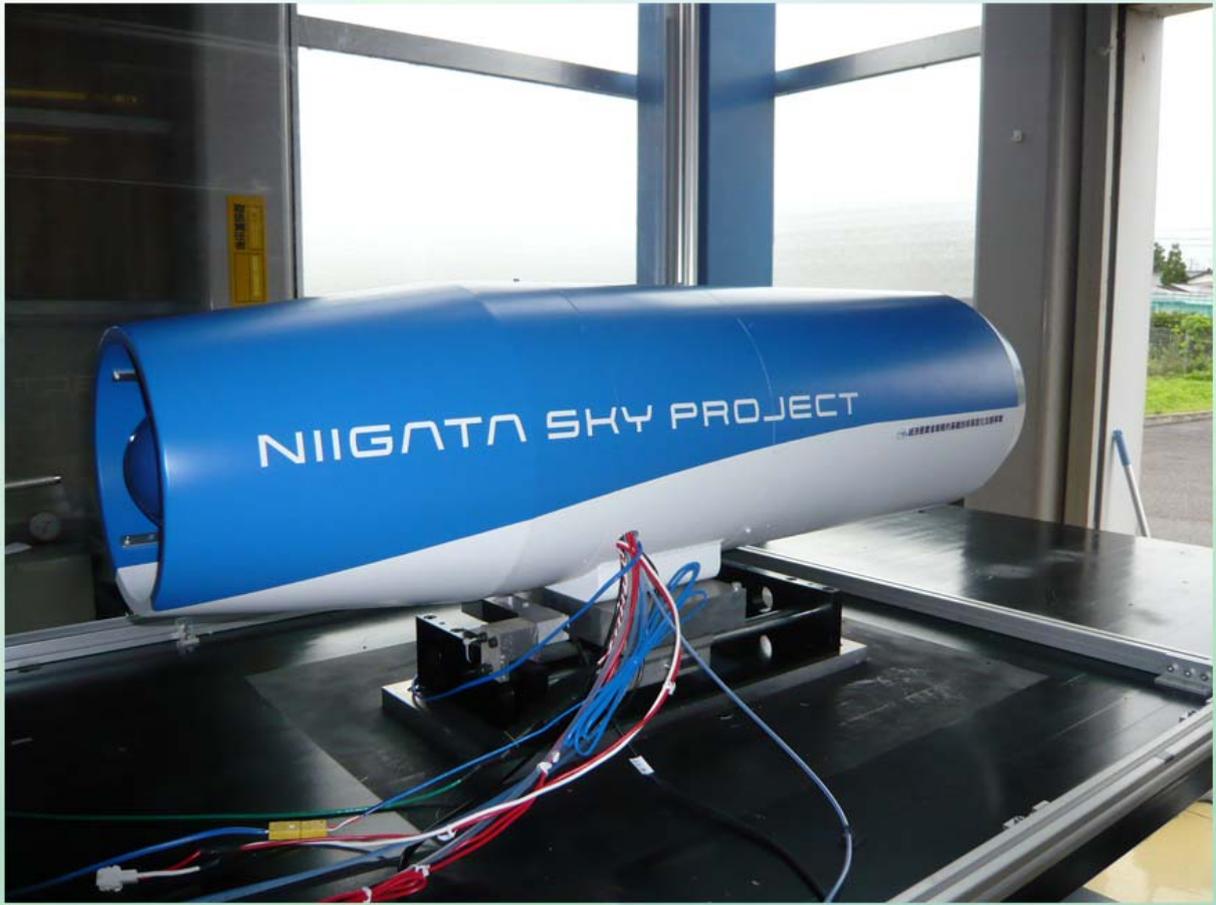


**安全性が最重要**



低速、自動姿勢安定装置  
+  
機体用射出パラシュート  
+  
エアバッグ  
衝突安全ボディー

## エンジン写真



## エンジン写真



## 空港利用の課題

◆特色だけではダメ、異業種産業との複合的な係わりを持つ空港利用の産業誘致！

◆一過性のイベントではダメ、恒久的な利用の拡大、産業の連携が必要

◆農業・林業・漁業・工業等と観光は一体！

各産業の出張者が、ただビジネスホテルに泊まるのではなく、食事、観光がセットになる地域にする。同じ出張なら新潟に！進出するなら新潟に！飛行機、高速、新幹線、各産業、観光が一体化充実することで、地域が発展！業務で来るお客様が1泊が2泊、2泊が3泊滞在できる地域に！観光だけでも来たくなる、トータル来訪人口が増えることで、空港利用も増える。

- ・ビジネスジェットが寄りたくなる空港とは？（安心安全しかも楽しい）
- ・迎えると言うことは？（複合的な楽しみが出来る場所）
- ・ブランドづくりとは？（金沢はシンポジウム、会合の来訪が多い）
- ・人が集まる仕組みとは？（お酒、米、お魚、うまさギッシリだけでは！）



目指すところは、部品製作でなく、  
グローバル視野に立つ製品製作！

日本の中小企業のブランド品！

全てのスキームを取り入れ、

日本の中小企業の航空宇宙産業や新産業を創る

**中小企業の技術が  
日本をリードし、  
海外で活躍できる事を期待しています。**

**技術だけではなく、スキル・スキームと体力勝負です！  
無理と思わず、将来像が見える経営をと思っております。**

**E N D**

# 新潟空港シンポジウム

新潟空港の利活用の可能性を探る  
～新たな航空需要への対応に向けて～

副理事長 木山 光

2011.11.9

## NPO法人社会起業家ビジネススクール新潟委員会での取組み

地域課題の抽出⇒**空港**、港湾、公共交通 他をテーマに勉強会を開催  
参加者 国、県、市、議員、民間企業経営者(会員) 人数50名程度

**H20～21年**  
「航空機産業集積の可能性を探る」勉強会を開催

第1回  
・株式会社山之内製作所 代表取締役山内慶二郎様  
・独立行政法人産業技術総合研究所 フィールドシステム研究グループ 主任研究員 岩田拓也様  
・東北電力株式会社 東新潟火力発電所 副所長 松崎裕之様

第2回  
基調講演  
・株式会社山之内製作所 代表取締役 山内慶次郎様  
・経済産業省関東経済局地域経済部 地域振興課長 三宅伸 様  
・新潟市政策企画部 雇用創出・拠点化推進 担当部長 貝瀬功一様

↓  
コメンター

**航空宇宙産業地域振興研究会(通称 そらけん)での勉強会**

H20 「北海道における航空宇宙産業への取組」  
日本政策投資銀行 新潟支店長 寺嶋俊道様

H21 「新潟空港活性化のための現状と課題」  
国土交通省 東京航空局 新潟航空事務所 総務課環境・地域振興主査 初谷直樹様

航空機産業			
ものづくり	サービス	空港運営	航空機の保有・運用
機体製造 大型部品 小型部品 主翼 など	機体整備(MRO) 格納庫  FBO - Fixed Base Operation (ビジネスジェット)  空港関連施設 空港ビルディング	H20.6 空港整備法 ⇒空港法へ改正  空港は「整備」から「運営」へ 営業型マネジメント 地域との「共生」やまちづくりや産業の「核」としての空港へ	航空機の保有・運用 償却資産 中古市場が確立しており売却が容易  厳格な整備規定があるため車両、船舶と比較して中古価格が下がりにくい
エンジン アッセンブリー 各パーツ	観光 ケータリング  イベント  空港アクセス	第14条 「利便性向上へ向けた協議会の設置」  「空港を活用した地域活性化調査」	<b>保有機の増加策</b>
内装			
電子部品			
その他			
部品数 約300万			



新潟市役所 企業立地促進法の活用  
・指定業種として航空産業を選定  
新産業による雇用促進、企業立地

課題  
新潟空港  
サウス地区  
の活用方法

税法を含めた検討  
  
飛行場活用に対する規制緩和  
H21.10.31羽田、成田は実施





## 空港運営のあり方に関する検討会報告書 2011年7月29日

### 4つの基本原則

#### I 航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

#### II 民間の知恵と資金の導入とプロの経営者による空港経営の実現

※土地等の所有権は国に残し、航空系事業と非航空系事業を一体的に運営する権利を民間に付与する「コンセッション＝運営委託」方式を主たる手法として想定

#### III 空港経営改革に関する提案の公募と地域の視点の取り込み

#### IV 空港経営改革の推進のための民間の専門的知識・経験の活用

国管理空港 空港系事業 滑走路、誘導灯、エプロン等、着陸料は全国一律→赤字1兆円  
 非空港系事業 空港ターミナルビル運営

### 疑問

新潟空港は民営化して果たして採算がとれるのかどうか？

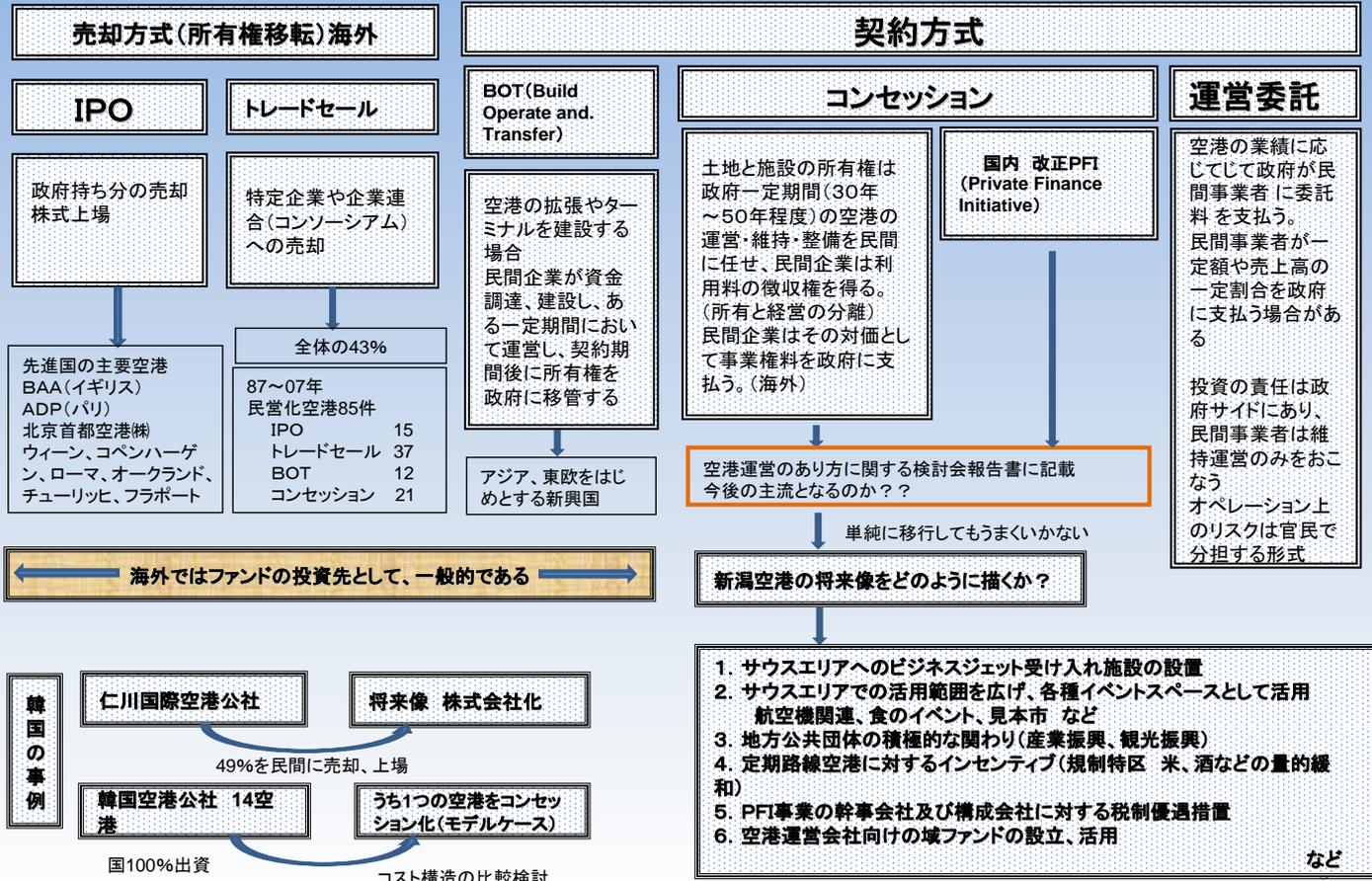
→事業者が出てきた場合 ⇒PFIなどの制度を活用

→事業者が出てこない場合→県が面倒を見るのか？

→空港自体が廃止されるのか？

→国がしばらくは運行を継続するのか？

# 空港運営の民営化手法



# 空港運営の民営化手法(事例)

## PFIの事業類型(事業費の回収方法による分類)



**【事業例】**  
羽田空港国際線  
旅客ターミナルビル

・ターミナルビル整備等の費用を、航空旅客からの空港使用料等で回収





## 米国のフラクショナルオーナーシップは日本でも可能か？<sup>AY</sup>

- ・1機のビジネスジェットを分割所有する方式で、持分に応じた年間飛行時間の使用権を所有し、その時間分複数の同型式を使用しての自家用運航ができる仕組み。時に応じて同一機体が自家用機、あるいはチャーター機としても飛行するので稼働時間が向上する
- ・日本でも、1機のビジネスジェットを複数の個人・法人が共同で所有することは可能
- ・但し、各所有者が正規に航空機所有者として登録されていることが前提
- ・各所有者が、自己利用を目的とした無償の運航を行っている限り、自家用機としてフレキシブルな運航が可能
  - ※有償で第三者に運航提供される場合は、航空運送事業に該当
- ・米国の様に、各オーナーとの間に、フラクショナルマネジメント会社が介在する場合は、日本では航空運送事業とみなされる可能性が高い
- ・米国型フラクショナルオーナーシップシステムは、日本では今後の検討課題

2007年2月9日 ビジネス航空フォーラム in 愛知 より転載

米国での所有最適割合

年間飛行時間	形式			
	フルオーナー	フラクショナル	カード会員	個別チャーター
300時間以上	◎	○	×	×
50～300時間	○	◎	△	△
10～50時間	×	×	○	◎

9

## ビジネスジェットはいったいいくらか？

### ビジネス航空を利用するのに必要な金額は？ その1<sup>AY</sup>

※セスナサイテーション560クラスの場合

#### 1. 自家用機として所有する場合

- 機体購入費：約10億円
- 機体維持管理費：約1.5～2.0億円/年
- 直接運送費：約20万円/時 ⇒ (燃料費・飛行手当・整備費を含むがハンドリング料等費用は含まない 稼働時間で大きく異なる)

#### 2. チャーター利用する場合

- 飛行1時間当たりのチャーター料金：約65万円/時 ⇒ 貸切運賃に適用され、ハンドリング料等費用は含まない
- ・日本は、ビジネスジェットのチャーター運航に対して定期航空と同等の厳格な事業基準を適用、あらゆる面でコスト高
  - ・米国は、チャーター運航に関わる規制が日本よりも緩やか
  - ・米国のチャーター機の多くは、オーナー機であり、オーナーが利用しない期間に事業会社がチャーターに転用している。高額の航空機償却費をオーナーが負担していること及び機体の稼働が高いため時間単価が安い

### なぜ日本国籍のビジネス機が僅かしか存在しない？<sup>AY</sup>

- 東京、関西圏の空港の混雑とビジネス機用インフラ
  - ・東京圏の成田・羽田空港の着陸枠と駐機スペースが少ない
  - ・24時間空港が少なく早朝深夜の利用が限られる
  - ・地上ハンドリング、機体アクセス、CIQ、燃料補給等のシステムが不便
- 運航・整備上の規制によるコスト高
  - ・わが国には欧米のようなビジネス機チャーター事業に特化した法規要件が無い為、チャーター運航には施設・組織・人員・業務条件等に大手航空会社と同等の基準が適用される
  - ・毎年の耐空証明更新、無線機器類の検査
  - ・整備士やパイロットの機種毎免許制度、
  - ・一定規模以上の修理や改造には官による検査が必要
  - ・機種毎に日本語マニュアルを作成
  - ・輸入された予備部品に日本独自の予備品証明の取得が必要

### ビジネス航空を利用するのに必要な金額は？<sup>BB</sup>

- ・一回着陸するとどれくらいかかるか？ (ハンドリング等費用)  
(日米の比較)

ガルフストリームG550型の場合		米国ティータボロ空港(NJ)	
東京国際(羽田)空港		航空機取扱料	\$0.00
航空機取扱料	¥350,000	(FBOから燃料を購入することが条件)	
着陸料	¥100,800	空港使用料	\$532.35
航行援助施設利用料	¥180,000		
停留料(2泊)	¥15,120		
概算合計	¥645,920	概算合計	\$532.35
		(¥120/\$)	¥63,882

### 名古屋空港におけるビジネス航空への取り組み？<sup>BN</sup>

- ・2005年2月17日に県営名古屋空港としてスタート
- ・専用の出入国審査環境
- ・ターミナル玄関から航空機への短い動線(約50歩)
- ・空港到着から15分程度ですべての手続きを完了し出発可
- ・航空機到着より15分程度で入国可
- ・将来ヘリコプターの運航支援体制が確立すれば、当空港に到着したビジネスジェット機とヘリコプターを組み合わせた航空移動が便利になる。
- ・東京駅周辺を目的地とした場合、成田空港と県営名古屋空港を利用するのでは、時間差がない。(ビジネス機使用の場合、着陸⇒東京都心到着、まで成田2時間30分以上、名古屋2時間38分と試算される)
- ・中部経済圏には世界でも有数の製造業が集積しており、そうした企業にアジアでの事業拡大の大きなチャンスをもたらす

2007年2月9日 ビジネス航空フォーラム in 愛知 より転載

10

# LLCチャーター事業(新潟～韓国・済州島)

事業者 株新潟トラベル  
ツアー名 ジンエアー直行チャーター便で行く!  
済州島3日間

行き 11:30発⇒13:20着  
帰り 15:15発⇒17:10着  
※定期便より滞在時間が長く取れる発着時間

LLC運航会社 ジンエアー(大韓航空100%子会社)  
運航機材 ボーイング737-800 座席数187席

※2010年9月 ジンエアー日本地区GSA(国際興業HD JIN AIR Sales Japan)より新潟空港におけるKE(大韓航空)の送客実績最上位が認められ、東日本地域の中で新潟県地区を直轄代理店として新潟地区指定販売代理店に指名された

## 運航時期及び搭乗率

2011年 3月 100%⇒震災影響キャンセル 最終84%  
5月 100%  
7月 100%  
9月 100%  
10月 100%  
11月 85%⇒臨時で追加便のため

※すべて3連休に絡めて運航  
※福島県会津地区、山形県庄内地区からも搭乗(5%程度)  
※2012年も7本を予定

旅行代金 最安**56,800円**～86,000円  
一番人気 75,800円(観光ツアー付)  
定期便に比べ**20%程度**安い提供額

## 新潟空港



## 機内食 ※チャーター便 専用サービス



## フライトアテンダント

ジーパン、ポロシャツ、キャップ

## 到着後 タラップ→バスターミナル



## 済州国際空港



# 新潟空港シンポジウム

【日時】平成23年11月9日(水) 15:00~18:00

【会場】東区プラザ 2Fホール

## 「NIIGATA SKY PROJECT」の取組みについて

新潟市長 篠田 昭

新潟は、空に恋してる。

Niigata loves the SKY.

### NIIGATA SKY PROJECT

NIIGATA SKY PROJECT

## 1. 新潟市の産業支援

○新潟市企業立地促進法基本計画を策定(平成21年3月)し、同計画に沿った事業を展開。  
(航空機産業を指定しているのは、新潟市、中京地区、栃木圏域の3地域のみ)



## 2. 「NIIGATA SKY PROJECT」について

### ～「NIIGATA SKY PROJECT」とは～

- 新潟地域における「産・学・官」連携による航空機関連産業支援の取組みの総称（新潟市の事業や民間事業など、地域が一体となり連携して取組むもの）
- 航空機産業支援の愛称だけでなく、ロゴマーク、デザイン、キャッチコピーを含めたトータルイメージによるブランド化を図り、行政のコンテンツの活用事例としても幅広くPR。
- デザインイメージは、「NIIGATA SKY BLUE」をテーマカラーに、その青い空を横切る飛行機、そして地球を覆う青空をイメージしている。また、航空機関連産業に対する新潟市の“熱い思い”を『恋』という言葉に置き換え、スローガンコピーとしている。



→デザイン活用事例 「無人飛行機(UAV)用小型ジェットエンジン」



新潟は、空に恋してる。  
Niigata loves the SKY.

## 3. 「NIIGATA SKY PROJECT」の取組み事例 (1)

### (1) 航空機産業市場調査

- 航空機産業の海外における市場調査と本市PRのため、フランス・パリ、イギリス・ファンボローの航空ショーに連続出展

2008/7/13~19

イギリス・ファンボローエアショー

職員派遣

2009/6/15~21

フランス・パリエアショー

SJACブース内にJASPA瀬と共同出展

2010/7/19~25

イギリス・ファンボローエアショー

新潟市として単独出展(7社参加)

2011/6/20~26

フランス・パリエアショー

新潟市として単独出展(8社参加)

- 出展成果

#### 【出展企業】

- ・航空機産業での日本中小企業の技術レベルの高さを認識
- ・欧米における航空機産業の市場の巨大さを実感
- ・高付加価値商品の開発という欧米の中小企業戦略を理解

#### 【海外企業】

- ・海外企業の新潟中小企業に対する関心の高さ
- ・現在、開発中の小型エンジンに大きな関心



1 本文中でも紹介したとおり、2012年はロンドンでオリンピックが開催されることから、次回のショーは例年より1週間ほど早い7月9日～15日にかけて開催される 2 今回のファンボローには日本の中小企業も数多く参加しており、新潟市は地元中小企業の技術力をアピールするため、自治体として初めて独自のブースを出展している

「月刊エアワールド」掲載

### 3. 「NIIGATA SKY PROJECT」の取組み事例 (2)

#### (3) 航空機産業における新分野開拓

○航空機産業の裾野を広げるとともに、地域技術高度化に向け、「無人飛行機(UAV)用小型ジェットエンジン」を開発



#### 「環境対応型 先進無人飛行機 (UAV) 用ジェットエンジン」開発プロジェクト

【採択事業】 経済産業省委託事業 H22年度「戦略的基盤技術高度化支援事業」

【事業期間】 平成23年1月27日～平成23年9月30日

【予算額】 1億円



(UAV用小型ジェットエンジンイメージ)

新分野開拓としての期待

- ・小型無人機 ⇒ 欧州市場 国内市場(防災向け)
- ・有人機のパーソナル化に対応



無人機の飛行実験が必要

### 3. 「NIIGATA SKY PROJECT」の取組み事例 (3)

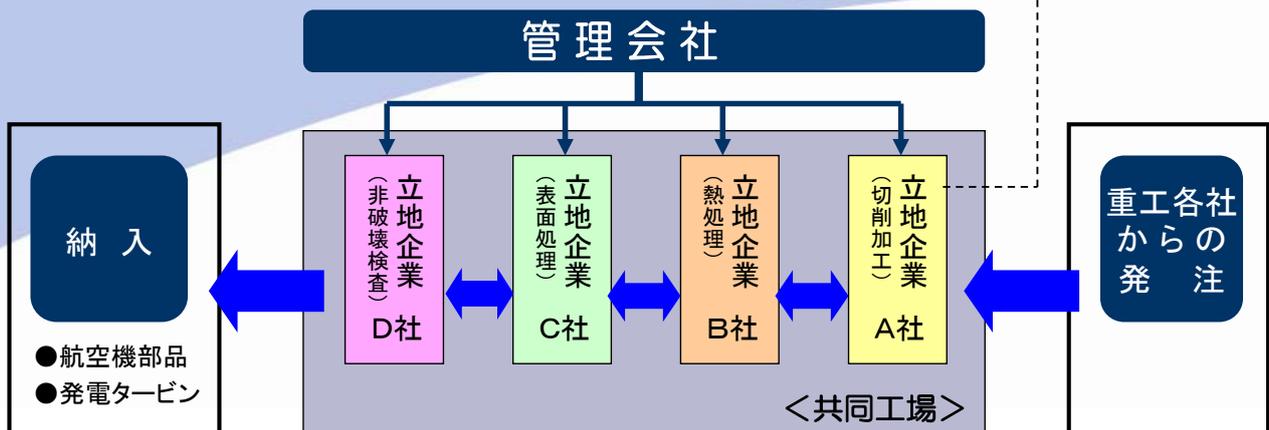
#### (4) 航空機産業における多工程受注支援

○単品受注ではなく、複数工程を管理する受注体制の確立を支援

○特殊工程共同工場の建設により、一括受注体制を目指す  
(切削～熱処理～表面処理～非破壊検査までを一元管理)

#### <特殊工程共同工場建設計画 (イメージ)>

共同工場入居企業は、新潟市が誘致



### 3. 「NIIGATA SKY PROJECT」の取組み事例 (4)

#### (5) 新潟空港の利活用検討

○新潟国際空港を旅客施設だけでなく、航空機産業の観点から新たな利活用について、国土交通省と連携し、平成21年より調査・検討を行っている

- \* 無人飛行機離発着実験の検討
- \* 航空機整備等のMRO（航空機整備）施設の誘致
- \* ビジネスジェット機等のFBO（地上支援）施設や商業航空機施設の誘致



### 4. 新潟への新規ビジネス展開

#### 新潟市ビジネスフォーラムの開催

【平成23年10月27日： 東ビッグサイト】

- 東京国際航空宇宙産業展に出展
- 小型ジェットエンジンのデモンストレーション実施
- 新潟市ビジネスフォーラムとしてプレゼン

航空産業関係者約160名の参加

大手重工からの提案  
NIIGATA SKY PROJECTへの参加希望  
新潟空港への関心



# 小型ジェットエンジンデモンストレーション

(東京航空宇宙産業展 東京ビックサイト H23.10.27)



NIIGATA SKY PROJECT

## 総括

- (1) 現在開発中の小型ジェットエンジンを活用した  
小型無人飛行機 (UAV) の開発
- (2) 航空機部品の多工程共同工場建設計画
- (3) 航空機産業としての新潟空港活用

新潟市における  
新たな事業展開  
新規工場立地へ



ご清聴ありがとうございました。

平成23年11月9日  
新潟市 企業立地・ポートセールス課  
kigyo@city.niigata.lg.jp

# アンケート結果

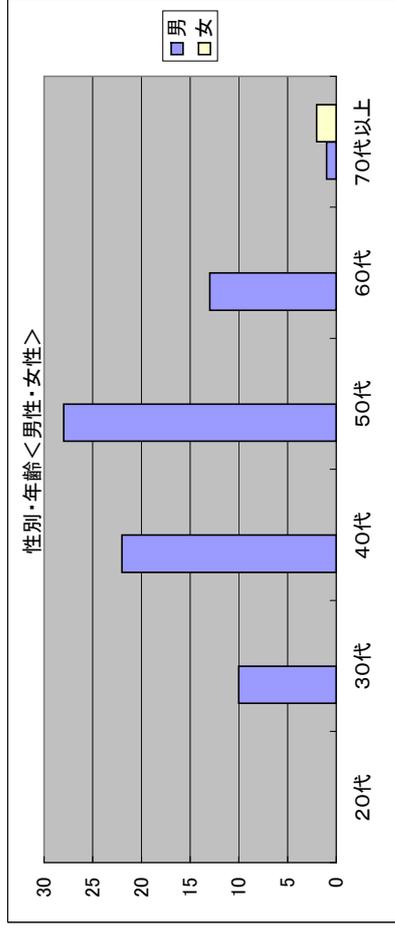


新潟空港利活用の可能性を探る～新たな航空需要への対応に向けて～  
アンケート集計

①・②、あなたの年齢・性別を教えてください。

	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
男	0	10	22	28	13	1
合計	74					

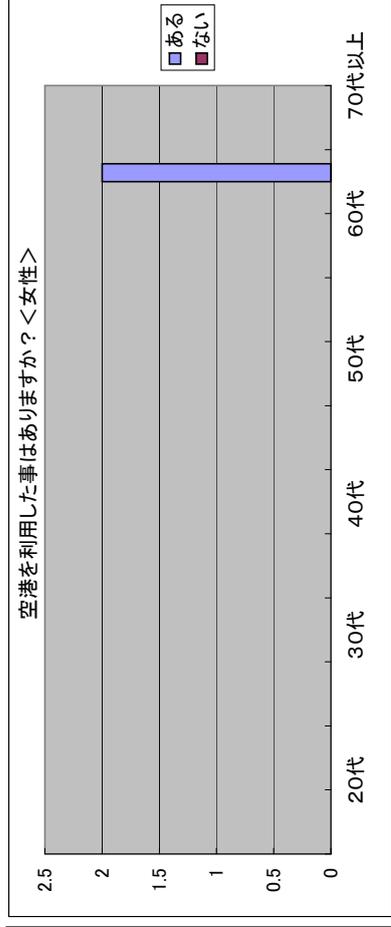
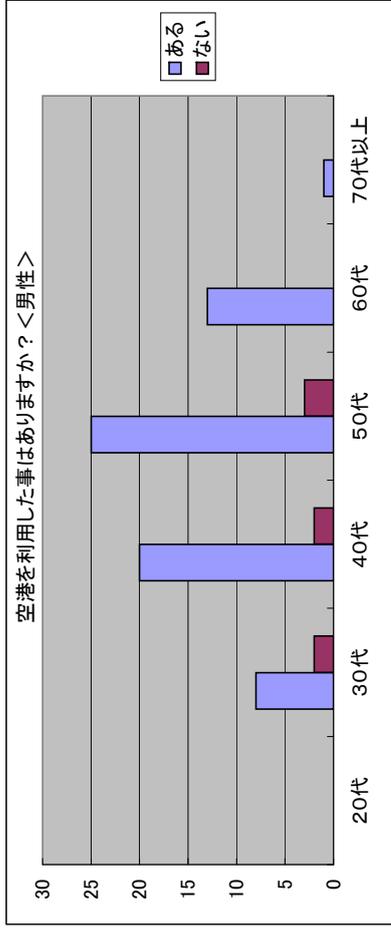
	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
女	0	0	0	0	0	2
合計	2					



③、新潟空港を利用した事がありますか？

	20代		30代		40代		50代		60代		70代以上	
	ある	ない	ある	ない								
男	0	0	8	2	20	2	25	3	13	0	1	0

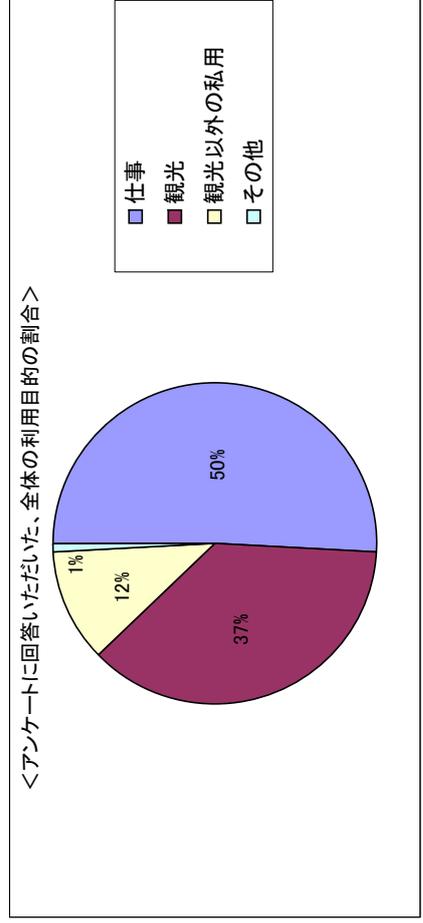
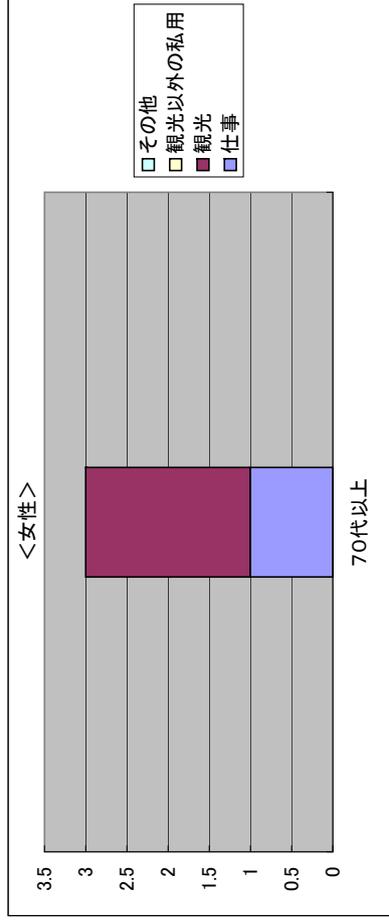
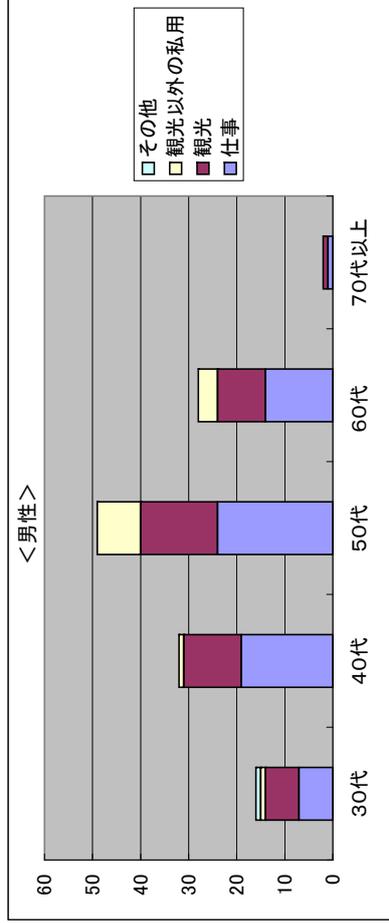
	20代		30代		40代		50代		60代		70代以上	
	ある	ない	ある	ない								
女	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0



④、③で「ある」と答えた方にお聞きします。どんな目的で新潟空港を利用しましたか。

	男			
	仕事	観光	観光以外の私用	その他
30代	7	7	1	1
40代	19	12	1	0
50代	24	16	9	0
60代	14	10	4	0
70代以上	1	1	0	0
<男>小計	65	46	15	1

	女			
	仕事	観光	観光以外の私用	その他
70代以上	1	2	0	0
<男女>合計	66	48	15	1



## ⑤、これまで新潟空港を利用する際に困った事はありますか？

男

<30代>

- ・家から空港までの交通手段
- ・便数が少ない。特に羽田便が少ない
- ・県外の人間はバスターミナル＝万代口と考えているので、空港リムジンも両方(南口・万代口)から出発できる様になってくれたら。
- ・雪で欠航。遅延
- ・新潟市内に住んでいるとアクセスは良好。手続きの待ち時間もあまりなくスムーズ。ただ一点困った事は、便数の少なさ、あるいは就航都市の少なさこれは国内線・国際線とも両方に行える。先月初めて成田空港を使ったが、便数・就航地等やはり便利だと感じた。
- ・昨年、新潟空港発着のグアム旅行に行った際、帰りの便がV機材乗りの都合がつかないのと理由により成田到着になってしまった。経済欠航と思われる一搭乗率が低いことが原因か。雪に弱い。一昨年、北海道に行く際、朝一番の飛行機が欠航となった。千歳空港はこれくらいの雪では欠航にならない。

男

<40代>

- ・空港までの交通アクセス
- ・駐車場からビルまで悪天候の場合の移動
- ・駐車場と公共交通の利便性
- ・午後便のみの路線(福岡行き等)は、是非午前便も運航して欲しい。除雪体制を強化して欲しい
- ・便利！
- ・空港へのアクセス
- ・空港までの足の確保
- ・雪で欠航。駐車場から車が出せない(夜間のため)車が渋滞したこと。レールは時間がよめる
- ・アクセスが悪い。駐車料金が高い。
- ・ATMが少ない。OPEN時間が遅い
- ・大阪以外は便が少ない。便がない
- ・駐車場の満車

男

<50代>

- ・駐車料金の高さと予約できない事
- ・便数が少ない。JRからの交通の便
- ・晴天の日はまだマシであるが、曇天・雨雲では暗く、それゆえイメージが悪い
- ・駐車場が少ない。料金が高い。
- ・新潟市以外の地域の方々を含むツアーを企画した時のアクセス。インチョン空港から先のアクセス(東南アジア方面)
- ・駐車場、便数、路線
- ・国際線エクスレイトが台しからないため、定期便、チャーター便が重なりと混雑するばかりかチャーター便に不便な時間帯となるケースが多い
- ・駐車場の拡張は必須です
- ・荒天時に欠航となった
- ・空港は利用しやすい。アクセスも良い
- ・リムジンの切符が買にくい
- ・旅行計画に合う時刻がなかった
- ・早期便利用時の空港アクセスが不十分(郊外からの利用)
- ・駐車場が少ない。新潟空港から直接飛んでいなくても外国ならソウル、国内なら伊タミへと考えれば良いのでは。
- ・駐車場が有料

男

<60代>

- ・食堂の須坂屋が閉店した事。
- ・路上駐車が多そうに感じられます。駐車料金の点が問題かも知れません。
- ・発着の集合に時間がかかりすぎる
- ・駐車料金が高かった(2泊)。無料とは言いませんが、思い切ったディスプレイで願います。
- ・駐車料金が高い。
- ・積雪時の空港閉が多すぎる(ある意味ちゃんとしてほしい)
- ・駐車場の無料化

女

<70代>

- ・大阪に行くときに歩くところが多くて困った(寒いときに)

## ⑥、更なる新潟空港の発展のためには、何が必要と考えますか？

男

<30代>

- ・運賃の低減により個人負担を楽にしていきたい。路線を増やして欲しい。
- ・新潟県の観光名所をもっとPRする
- ・便数を増やして欲しい
- ・チャーター便の増便。中国偏重ではなく、対モンゴル、対ベトナム、対シンガポール、対台湾への定期便実現。
- ・工場進出や中華圏進出を視野に入れるならば、共産リスクのある中国より、台湾シンガポールの方がリスク低、有望である。
- ・ソウル、クアム以外にも安く魅力的な路線
- ・ハブ空港へのアクセス。成田の方が安く海外に行けるようでは伸びない。
- ・以前、騒音区域の見直しの記事を見た。事業主体はどこか分からないが、時間延長の問題など住民に県民に、新潟空港は皆さんにこんなメリットがあります、みたいなメリットをもっと訴えないと新潟空港の存続意義自体が疑問に思ってしまう。
- ・雪で欠航になる等、安心して旅行できない。信用ではないでしょうか(当たり前のサービスを提供して欲しい)

男

<40代>

- ・空港アクセスの改善(新幹線乗り入れ)→調査事業だけでも早期に着手(コスト及び概算)。その上で航空路線の拡充
- ・規制の緩和
- ・航空機利用者以外目的での空港利用者増。現行路線以外の路線(定期国内・国際)。ビジネスジェット受け入れ施設、受け入れKnowHow
- ・駐車場、公共交通の利便性
- ・路線の増(国際線)
- ・国際線含め、新規航空会社の誘致と路線網を拡大により、利便性を向上させる事が必要。
- ・市民、県民の愛着
- ・防災拠点としての機能強化
- ・路線の多様化、便数の増加。飛行機を利用しなくても空港にきたくなくような魅力的な施設とするためのテナント誘致、イベントの開催等
- ・子供に航空恐怖の普及に努める。小松航空プラザのような施設の建設。修学旅行で航空機利用の補助。
- ・利用料の値下げ。新幹線乗り入れ
- ・発着便の充実。インフラの取り組みに対する受け入れ体制のあまさま(新潟発着が可能及び魅力ある施設の新規造成の必要性が多いに必要である)
- ・新潟県の観光を発展させるべき。新潟県に観光に来る際の目玉が無い。
- ・アクセス。運用時間の延長。ビル内のテナントの充実。エンジン製造は是非推奨すべき。(日本全体に空港をとりまき事業構造が問題)
- ・ゼネラルアビエーションの普及
- ・空港までの新幹線、JRの乗り入れ
- ・路線数の増加

男

<50代>

- ・航空運賃の低価格化。海外企業の誘致(中国、ロシア、モンゴル等)ビジネスジェットの利用促進。駐車場料金の格安化
- ・国際路線の拡充
- ・路線、便数の増は当然として、団体や貨物の為には大型化が急務。どんどん小型化されて利用しづらくなっている
- ・例えば、新潟⇄富山⇄小松空港の連携による運航。JR並みの低料金にする。
- ・県民の空港という意識づけ、空港のみならず周辺に人物が集まる複合施設の建設等、都市計画、インフラ整備計画と一体となったものが必須
- ・増便
- ・空港までの広域的アクセス利便性。新潟空港からの路線の利便性。
- ・地方の支援
- ・セールス活動。利便性。
- ・2Fセキュリティイブースが1ヶ所しかないため、大型機または、定期便、チャーター便が重複した場合、大変混雑するため最低2ヶ所必須。
- ・オンラインチャーター促進のため、空港運用時間の見直しが必要と思う。
- ・利便性の向上。新規空路の開通、特に西日本とのネットワーク。レンタカーの提供。
- ・飛行機を利用する人以外の人にも気軽にターミナルを利用できる企画、施設が必要。
- ・路線を増やす(国内、海外とも)
- ・成田便が必要。名古屋、大阪、福岡で国際線に乗り継ぐ際に国内移動便の運賃が国際料金に含まれるとちょっと使いにくい。
- ・航空機が低騒音化しているのに、仙台主にOPEN時間を延長しても良いのでは。
- ・アクセスの充実(JRとの直結の方が)高速バス直入増強
- ・交通、運送、観光、情報、娯楽(ショッピング)等々すべてを集約した生活拠点性の強化
- ・リムジンバスはあるが自宅から駅までへ行くのが不便な人が多いし、車で行ける空港は荷物も多くなるので良いと思う。
- ・新潟県以外の県からも高速で来やすいので駐車場拡大を！
- ・路線の拡充。
- ・新潟駅(JR)、中心街等との便利で快適なアクセス(交通)。更なる国際定期便の運航。ハブ空港とのアクセス(特に国内:成田、羽田、関西)
- ・環日本海としての役割の明確化

男

<60代>

- ・路線数の増加。利用し易い発着時間(特に福岡便)
- ・利用客の地域の拡大と同時に交通アクセスの充実
- ・国内線の就航拡大。日本海東北自動車の山形、秋田との完全開通
- ・交通の便(新潟駅からの接続等)
- ・県内観光業界と空港を利用した観光コースのメニュー化。分かりやすくインバウンドのあるセールスポイントの策定が必要。
- ・大手旅行会社へのノウハウのあるプログラムの提供
- ・新潟駅からの公共交通機関を整備すること
- ・駐車場の無料化(ポーターディングバスのある方のみ)
- ・3,000㎡化、鉄道の乗り入れ
- ・新規路線

女

<70代>

- ・景気回復

## ⑦、その他、新潟空港に関してどんな事でもお聞かせください。

男

<30代>

- ・貨物便の復活
- ・対外国への穴場空港と目される位の空港になって頂きたい。かつては、新潟空港はそう言われていたはず…。真に利用者の利便性を考えているのならば「新潟⇄羽田」便の就航を希望する
- ・今日のようなターマを是非実現させていただき住民に県民にメリットが享受できるような空港になってほしいと切に願います

男

<40代>

- ・佐渡汽船の空港隣接化も検討すべき
- ・空港営業時間終了前であるにもかかわらず(出発、到着便まだあり)店舗が閉まっている。暗い。
- ・鉄道線の乗り入れを実現させてほしい
- ・空港ロビーの照明が暗いので明るくした方がよい。空路でのお客様をお迎えし、お見送りする玄関なので。
- ・方代島に橋を架け、空港～港(キメッセ)～JR新潟駅のリムジンバス路線にする。新潟の観光にとって佐渡とキメッセは空港から直結が望ましい。
- ・空港利用の減少が言われてひさしいがやることは多岐にわたると思われる
- ・個人来客を迎えに行くという短時間の駐車場利用の場合、最初の30分は無料というようなサービスをして欲しい。
- ・新潟空港を活用した地域の発展を願います

男

<50代>

- ・駐車場の拡張。運航時間の延長。冬期間の定時運航。ターミナルビルに集客施設が必要。
- ・小学校から大学まで、色々な形で空港見学、視察、職業体験的な事が行われているが、それを更に拡大して将来の利用客増航空業界を目指すきっかけを演出できるような工夫して欲しい。
- ・企業側もビジネスによる空港利用を積極的に推進させよう働きかける(旅費の規定にしばられることなし)
- ・周辺地区有休地に無料駐車場を設け、空港とパークアンドライド、バス輸送でどんな天候でも濡れない環境を作る
- ・非航空系事業者の参入
- ・国際空港新潟が成田、羽田に対して優位にたてるのはロシア、中国(北東部)だと思ふ
- ・現在路線は維持されていないが、確実なトップセールスを行うことで打開するのではと思う
- ・LCCの就航
- ・有意義なシンポであったが、時間のわりにパネリストが多すぎた？空港に集まる。使わせる努力が必要！
- ・近隣の騒音対策と運用時間の拡大と便の分散化。空港周辺での観光、イベント施設
- ・空港利用しなくても食べ物、買い物で行きたい。施設によること。結んでいる都市と顔の見える関係作られる様、行政等の努力を！！

男

<60代>

- ・日本海側の空港メリット(ウラジオ、ハバロフスク、中国、韓国)を活かして路線の拡大をお願いしたいものです
- ・各航空会社の安い運賃、私の場合はシニア割引(半額以下)利用していますが、このような割引をシニアの人が知らない人が多い。(重伝不足?)宣伝をしなくていいのかわか(安い運賃の為)
- ・ジャーナリストの石原さんの話は目からウロコ！
- ・新潟駅から鉄道により直結すべき(LRT、モノレールを含む)。上越新幹線を空港まで延長
- ・地震、津波に強い空港を。