

第1回 新潟空港の利活用方策検討委員会

日 時：平成21年12月17日(木)13:30～15:00

場 所：北陸地方整備局 4階 共用会議室-3

議 事 次 第

- 1 開 会
- 2 挨 拶（北陸地方整備局）
- 3 委員紹介
- 4 議 事
 - （1）本委員会の設置趣旨について
 - （2）新潟空港の概要について
 - （3）新たな航空需要の動向について
 - （4）その他
- 6 閉 会

【配布資料】

議事次第

配席図

出席者名簿

新潟空港利活用方策検討委員会設置要綱(案)

第1回 新潟空港の利活用方策検討委員会資料

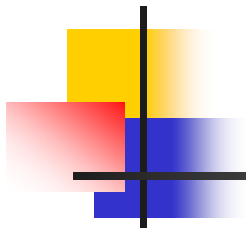
新潟空港パンフレット

新潟空港の利活用方策検討委員会

出席者名簿

五十音順

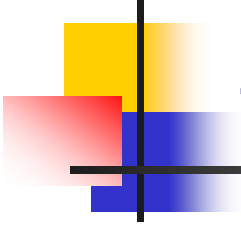
区 分	所属・役職	氏 名	備 考
委員	新潟航空路活性化協議会 事務局	相沢 新太郎	
委員	新潟商工会議所 事業部 総合政策課 課長	井上 達也	
委員	新潟大学工学部建設学科 教授	岩瀬 昭雄	
委員	新潟空港ビルディング（株）取締役総務部長	大橋 慎一郎	
委員	新潟市経済・国際部拠点化推進担当部長	貝瀬 功一	
委員	新潟県交通政策局空港課 課長	笠島 公一	
委員	新潟経済同友会 企業経営委員会委員	木山 光	〈代理出席〉 新潟経済同友会 専務理事 水間 秀一
委員	特定非営利活動法人 日本ビジネス航空協会 常任理事 事務局長	佐藤 和信	
委員	新潟日報社 編集局 編集委員室 編集委員	鈴木 聖二	
委員	J A S P A株式会社 取締役	千田 泰弘	
委員	新潟市都市政策研究所 主任研究員	望月 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	舘 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	



第1回 新潟空港の利活用方策検討委員会

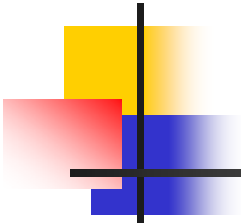
平成21年12月17日

北陸地方整備局 港湾計画課



1. 本委員会の設置趣旨について

- 1-1 本委員会の設置趣旨
- 1-2 委員会設置の背景
- 1-3 委員会の流れ(案)



1-1 本委員会の設置趣旨

- 委員会の設置目的

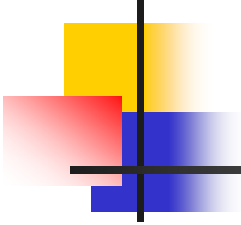
- 新潟空港における新たな航空需要への対応を検討するため、学識経験者、有識者、地元関係者及び行政機関により新潟空港利活用方策検討委員会を設置する。

- 委員会のアウトプットの目標

- 新潟空港の利活用方策の方向性
- 新たな航空需要に対応した空港機能

例) 地域振興としての利用

防災拠点空港としての利用 等



1-2 委員会設置の背景

- 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・ジェット機の役割が高まっている。
- 航空の大衆化が進み、LCC(ローコスト・キャリア)が急成長している。
- 新潟県中越地震の経験を踏まえ、地震災害時の効率的な活用を考える必要がある。
- 航空・宇宙産業は、自動車産業同様に裾野の広い産業基盤を有しており、わが国の新しい産業として注目されている。



1-3 委員会の流れ(案)

第1回委員会

- 委員会設置の趣旨説明
- 新潟空港の現状の説明
- ビジネスジェット(BJ)及びローコストキャリア(LCC)の現状の説明
- 委員会での審議⇒現状を認識していただき、BJやLCCの現状を踏まえた新潟空港の新たな利活用に関する留意点や課題について



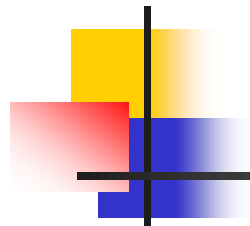
第2回委員会

- BJ及びLCCの動向とニーズの分析について説明・報告
航空事業者ヒアリングや既存文献等からBJ及びLCCの特性、ニーズを明らかにする。
- 新たな航空需要等の受入れに係る望ましいサービスと機能についての検討結果を報告。
他空港事例の把握等を通じて、新潟空港の機能上の課題を明らかにするとともに、新潟空港において新たな機能を導入する際の方向性を示す。
- 委員会での審議⇒新潟空港で求められる新たな機能(施設やサービス)について



第3回委員会

- 新たな航空需要に対応した機能について
地元自治体の計画・構想や災害時の活用、空港の関連事業者のニーズを踏まえつつ、新たな航空需要に対応した機能(案)を提示する。
- 委員会での審議⇒新たな航空需要に対応した機能(案)の妥当性について



2. 新潟空港の概要について

- 2-1 新潟空港の航空ネットワーク
- 2-2 利用状況の推移
- 2-3 空港施設の概要
- 2-4 滑走路の使用状況
- 2-5 中越地震における対応
- 2-6 航空機を運航する空港内の機関、事業者等
- 2-7 空港アクセス

2-1 新潟空港の航空ネットワーク

新潟空港は、日本海側の拠点としていち早く国際線路線を開始。1973年(昭和48年)に日本とロシア極東地域とを結ぶ初めての路線としてハバロフスク路線が開設され、以来、環日本海の拠点空港として特徴ある路線を展開。

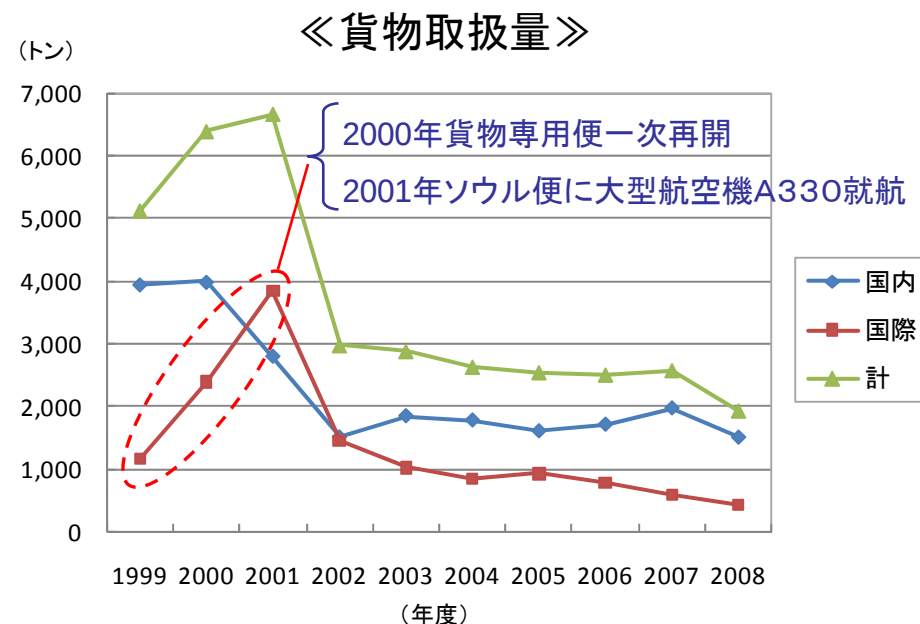
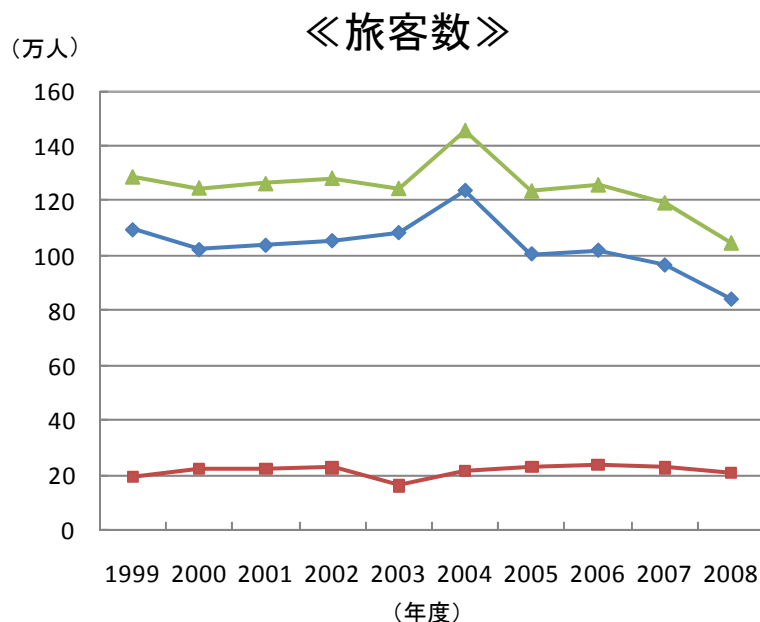
○国内線(6路線): 札幌、名古屋(小牧)、中部、大阪、福岡、沖縄

○国際線(6路線): ソウル、上海、ハバロフスク、ハルビン、ウラジオストク、グアム



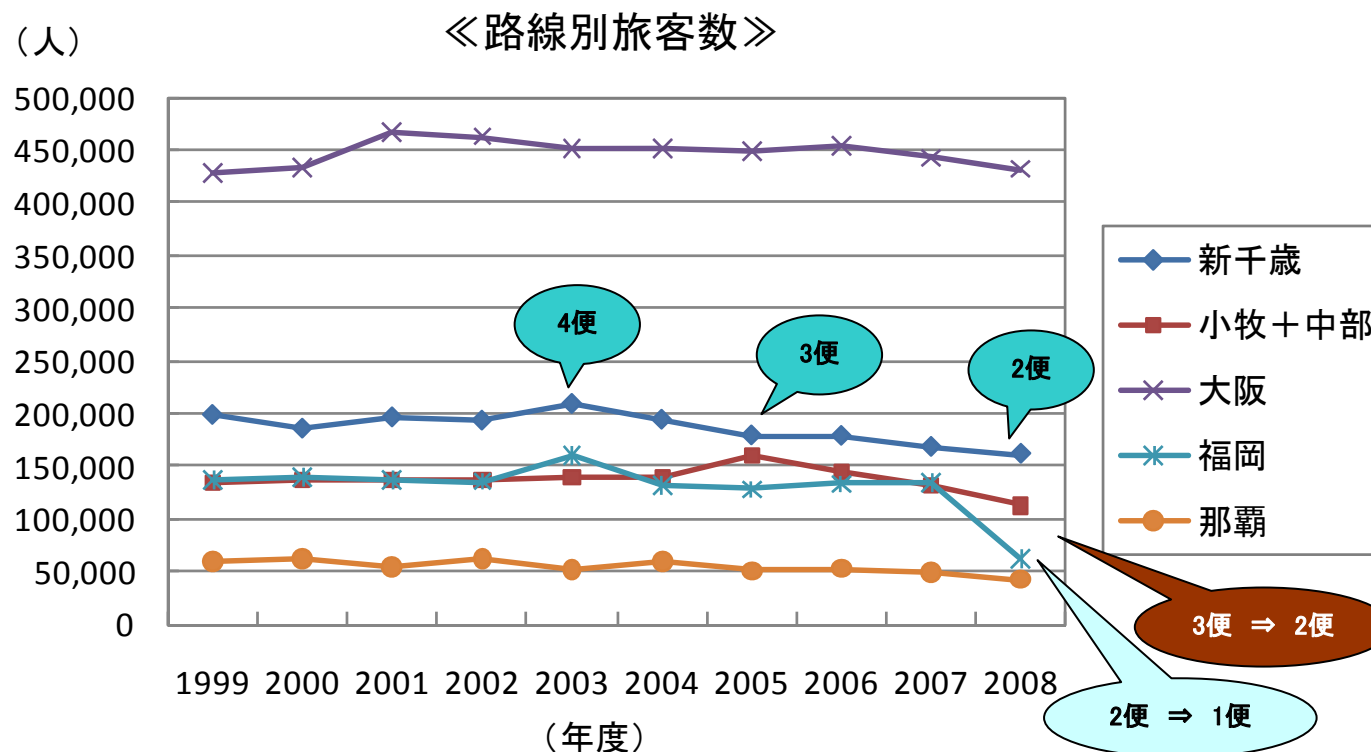
2-2 利用状況の推移

- 旅客数は年間120万人強で推移していたが、近年、国内線の落ち込みにより100万人強となった。
- 貨物取扱量は、近年は2千トン程度で推移していたが、2008年はさらに減少した。
- 貨物取扱量が急激に落ち込んだのは、貨物フレーター機の就航の有無や、定期便の機材が、中型ジェット機から小型ジェット機に移行したことが要因の一つである。



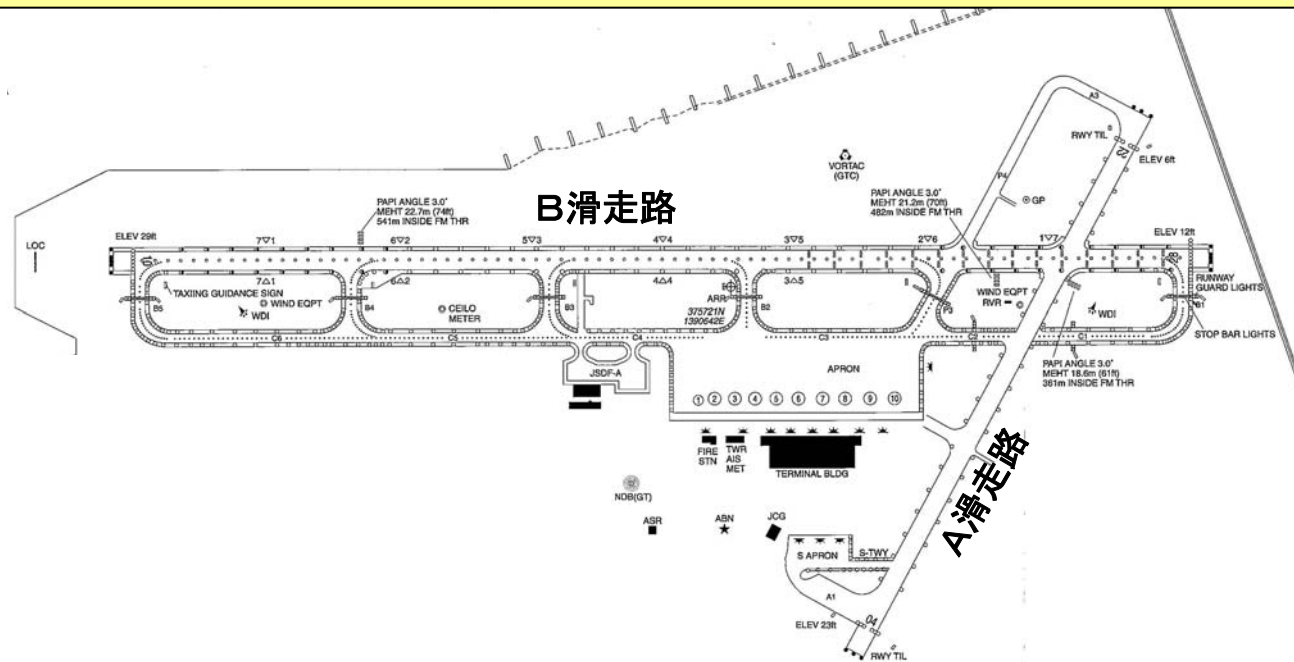
2-2 利用状況の推移

○路線別旅客数をみると、大阪路線が最も多く、年間45万人程度で推移している。
○新千歳、名古屋路線(小牧、中部)、福岡の各路線で便数が減便され、利用者も減少している。



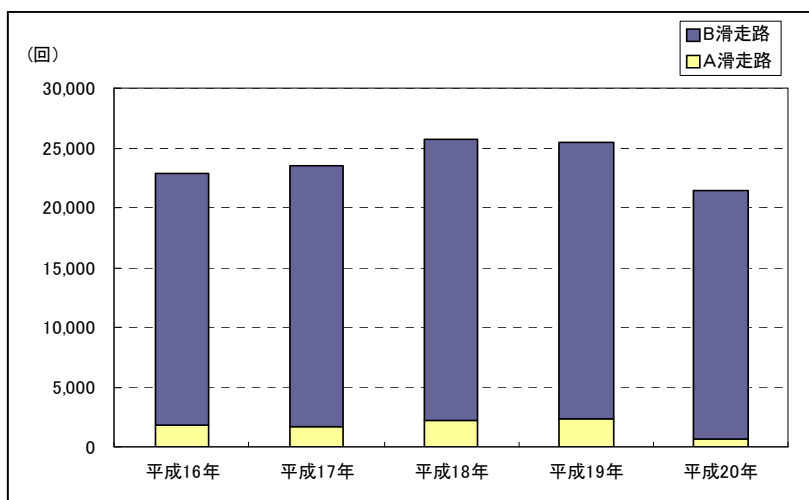
2-3 空港施設の概要

- 滑走路:A滑走路 1,314m×45m(昭和38年10月1日供用開始)
- B滑走路 2,500m×45m(平成8年3月28日供用開始)
- エプロン:10バース(大型ジェット3 中型ジェット3 その他4)
- Sエプロン:15バース
- 旅客ターミナルビル:200万人/年対応 【延床面積】28,678㎡(4階建て)
- 駐車場:1,115台収容可能
- 貨物取扱施設:【延床面積】 3,654㎡

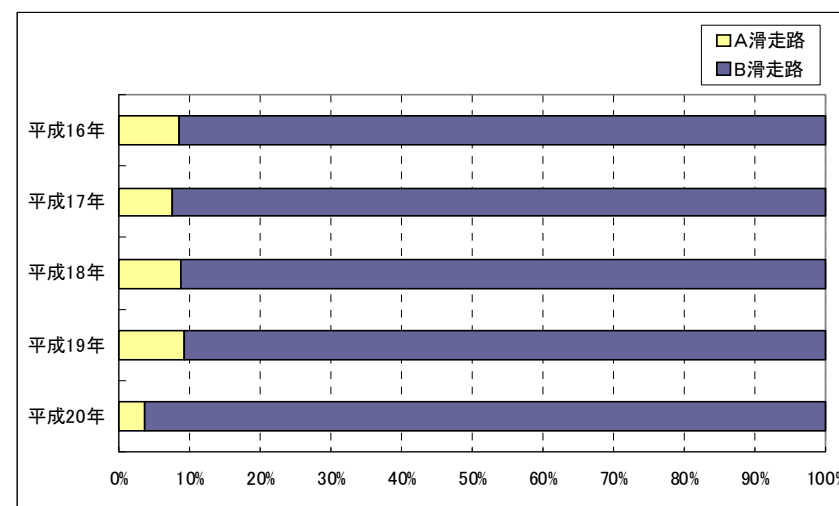


2-4 滑走路の使用状況

- 固定翼機の離着陸回数は、減少傾向にあり年間2万回強である。
- B滑走路(2, 500m)の利用割合が90%以上を占める。特に、平成20年ではB滑走路の利用割合が95%以上に達し、A滑走路はごく僅かの利用である。
- A滑走路は、小型機の横風用滑走路として利用されており、主に海側への離陸、海側からの着陸に使用されている。平成20年では、陸側への離陸は1回のみである。



滑走路別離着陸回数の推移



滑走路利用割合の推移

2-5 中越地震における対応



2-6 航空機を運航する空港内の機関、事業者等

- 航空自衛隊、海上保安庁、県警、県消防防災航空隊 の各機関
- 朝日航洋、中日本航空等 の航空機使用事業者
- 朝日航洋は主に航空測量、中日本航空は主に航空輸送事業を行っている。



2-7 空港アクセス

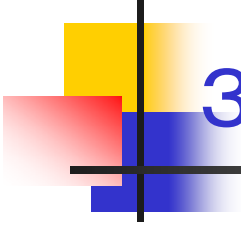
- 最寄りの新潟空港ICから空港までの所要時間は約10分である。
- 日本海沿岸東北自動車道、磐越自動車道、北陸自動車道を利用して、各方面へ高速アクセスが可能である。
- 新潟駅から空港までリムジンバスで所要時間は約25分である。
- 新潟駅と首都圏は上越新幹線により約2時間で結ばれている。



空港周辺の道路・鉄道アクセス



近隣の都市への所要時間



3. 新たな航空需要の動向について

■ 3-1 ビジネスジェットの動向

- ◆ 3-1-1 ビジネスジェットの概要
- ◆ 3-1-2 ビジネスジェットの受入れ施設
- ◆ 3-1-3 ビジネスジェットの運航実態
- ◆ 3-1-4 今後の動向

■ 3-2 LCCの動向

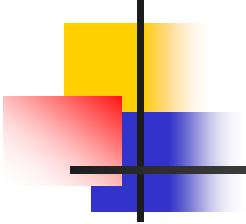
- ◆ 3-2-1 LCCの概要
- ◆ 3-2-2 LCCのビジネスモデル
- ◆ 3-2-3 LCCと空港の関係
- ◆ 3-2-4 LCC企業等へのヒアリング(案)

3-1-1 ビジネスジェットの概要

■ 機材

- ビジネスジェット機の公的な定義はない。
- 一般的には、ビジネス目的で飛行する小型航空機のうち、19席以下の固定翼機で、双発以上のジェットエンジンを有する機材を指す。
- この他、近距離にはターボプロップ機（プロペラ機）が用いられる場合もある。





3-1-1 ビジネスジェットの概要

■ 主な運航形態

- **事業者による運航ーオンデマンドチャーター**

利用者の希望に応じて、航空運送事業者が事業用機材で運航する

- **自家用による運航(自家所有・運航、運航委託)**

個人や企業が所有する航空機で運航する

- **共同分割所有方式(米国)**

航空機所有権の持ち分に応じた飛行時間が割り当てられる

3-1-1 ビジネスジェットの概要

■ 利用するメリット

■ 利便性

- 移動時間の短縮
空港での待ち時間・手続き時間の短縮、目的地への直行
- 活動範囲の拡大
定期便のない場所や公共交通がない中での移動
- 活動時間の増加
自由に活用できる機内の空間と設備
- プライバシーの確保
不特定多数の第三者と交わらない

■ 安全性(企業や個人が運航する場合)

- 搭乗者
自己で管理することができる。
- 整備運航
整備責任および運航責任は全て自己責任

■ 快適性

- 機内設備(プライベート空間を保てる)



3-1-1 ビジネスジェットの概要

■ 主な機材



ガルフストリーム V (19名程度)



セスナサイテーション525A(8名)



ボンバルディアチャレンジャー604(19名)



ガルフストリーム V の機内



ボーイング737ビジネスジェット

出典：各航空機製造会社ホームページ

■主な機材の航続距離



ボーイング737
ビジネスジェット

8,900km



ボンバルディア
チャレンジャー604

7,000km



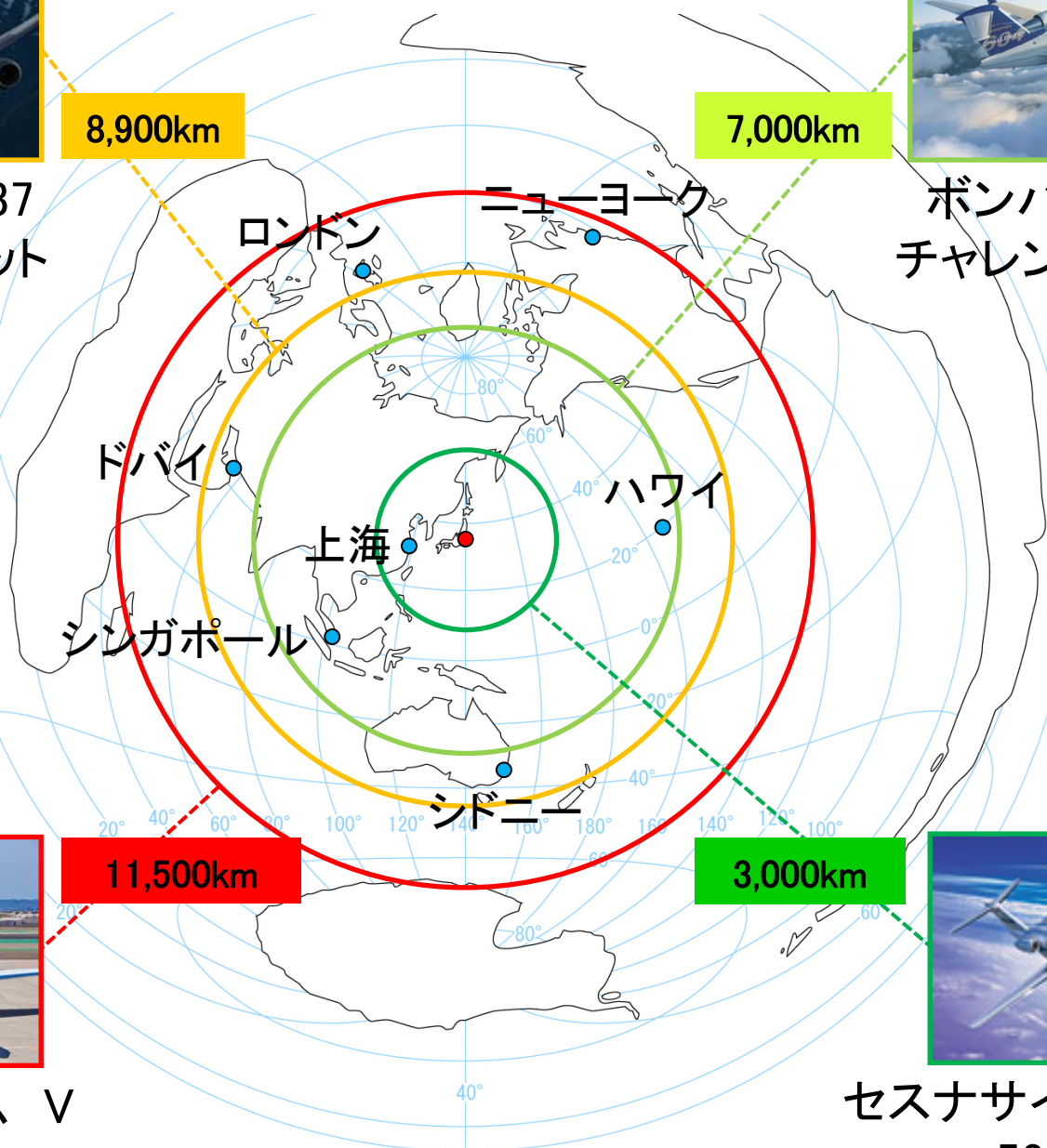
ガルフストリーム V

11,500km



セスナサイテーション
525A+

3,000km



3-1-2 ビジネスジェットの受入れ施設

■ Fixed Base Operation (以下、FBO) の紹介 事例1



専用ターミナルビル



ビル前面に駐車場



搭乗待合室



FBO全景



給油中の企業所有機

ウエストチェスター空港(定期便との共用空港. 在ニューヨーク州)

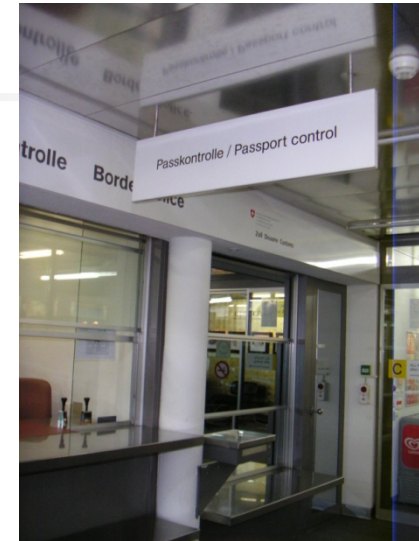
注)FBO;ビジネスジェットの専用サービスを行う運航支援事業者 21

3-1-2 ビジネスジェットの受入れ施設

■ FBOの紹介 事例2



専用ターミナルビル(チャーター機を待っている乗客)



出入国検査場

この写真のみ欧州内某空港



ビルからすぐ駐機場へ



駐機場風景



パイロット休憩室

ティタボロ空港(ゼネラルアビエーション専用空港. 在ニュージャージー州)

3-1-3 ビジネスジェットの運航実態

■ 我が国の3大都市圏における運航実績

- ビジネスジェット機の取扱いの8割は、三大都市圏に集中
- 特に、東京は外国間運航で全国の約半数のシェアを持つ
- 名古屋は、ビジネスジェットを積極的に受入れ、首都圏次ぐ取扱量

日本国籍・外国籍機合計		平成19年		
都市圏	空港等	発着回数	外国間運航	同左構成比(%)
東京	成田	1,446	1,156	79.9
	羽田	1,003	294	29.3
	計	2,449	1,450	59.2
	対全国シェア(%)	43.4	51.8	
名古屋	中部	196	134	68.4
	名古屋	1,136	174	15.3
	計	1,332	308	23.1
	対全国シェア(%)	23.6	11.0	
大阪	関空	615	422	68.6
	大阪	217	0	0.0
	神戸	48.0	13.0	27.1
	計	880	435	49.4
	対全国シェア(%)	15.6	15.5	
三大都市圏の対全国シェア(%)		82.6	78.4	
全国計		5,643	2,798	49.6

(航空局が各空港のデータから平成19年暦年の1年間を集計した結果)

出典：航空局資料

3-1-3 ビジネスジェットの運航実態

■世界の主要都市における取扱量

- 世界の主要都市ではビジネス機を受け入れる(専用)空港もあり、取扱い数が多い。
- 前頁の集計結果から、東京(成田・羽田)における発着回数から想定される取扱機数は1,225機程度となる。

都市圏	人口 (万人)	空港	取扱機数	Airport Council Internationalの2006年データ			その他 参考資料
				発着 回数	うち GA機等	同左シェア	
ニューヨーク	1,873	JFケネディー	4,778	378,389	9,556	2.5%	
		ニューアーク	7,188	444,374	14,376	3.2%	
		ラガーディア	7,195	399,827	14,390	3.6%	
		ティータボロー	98,065				インタビュー
		4空港計	117,226				
		モーリスタウン	64,500				インタビュー
		ウェストチェスター	72,936				インタビュー
		6空港計	254,662				
ロンドン	851	ヒースロー	3,122	477,030	6,244	1.3%	
		ガトウィック	4,437	263,347	8,873	3.4%	
		スタンステッド	8,206	206,656	16,411	7.9%	
		ルートン	18,298	116,132	36,596	31.5%	
		ビギンヒル	32,587	65,180	65,174	100.0%	
		ファンボロー	7,592				ユーロコントロール
		6空港計	74,241				
パリ	985	シャルルドゴール	4,303	541,566	8,605	1.6%	
		オルリー	2,044	233,458	4,087	1.8%	
		ルブルージュ	23,944				ユーロコントロール
		3空港計	30,290				
香港	688	香港	7,209	290,107	14,417	5.0%	

出典：航空局資料(「ビジネスジェットの利用促進調査」)から抜粋

注) 統計の都合から全ての空港データを同一出典にできない

人口データ：United Nations, World Urbanization Prospects; The 2007 Revision。香港は2004年。その以外は2005年。

取扱機数は発着回数の1/2として計算している。

3-1-3 ビジネスジェットの運航実態

■新潟空港

- 日本国籍のジェット機による羽田や名古屋との往来が多い。
- 外国籍機は、環日本海沿岸諸国等との往来がみられる。

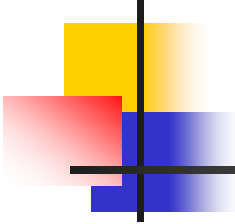
	平成19年		
	日本国籍機 (ジェット機)	外国籍機	合計
新潟発	53	15	68
新潟着	49	14	63
合計	102	29	131
主な 飛行区間	羽田 63	中国 8	
	名古屋 27	ロシア 6	
	その他 12	韓国 3	
	※外国間なし	他外国 3	
		成田 3	
		他国内 7	

出典：航空局資料

単位：回

■新潟近傍

- プロペラ機となるが、庄内空港の発着回数が多い。(平成20年；330回。平成21年11月日経ビジネス航空フォーラムによる報告)。



3-1-3 ビジネスジェットの運航実態

■ 機材数

■ 日本国籍機

- ✓ 双発以上のジェット機 34機
 うち民間所有機 23機
- ✓ 双発ターボプロップ機 19機 計 53機

(平成21年1月1日現在 国土交通省登録機)

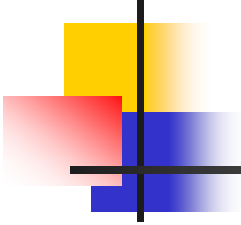
■ 全世界における機材数

- ✓ ターボジェット機 16,485機
- ✓ ターボプロップ機 12,127機 計 28,612機

(平成20年12月末現在 国際ビジネス航空評議会公表値)

■ 世界のビジネスジェット機(含、ターボプロップ機)の所在

- ✓ 運航者の4分の3、機体数の3分の2強は北米にある
(全米ビジネス航空協会資料(2008年)等による)



3-1-3 ビジネスジェットの運航実態

- 日本で普及が進まない要因
 - 企業の意識や企業文化
 - 地上高速交通が発達（新幹線）
 - ⇒国内移動ではあまり不便を感じない
 - 成田・羽田両空港が混雑している
 - ⇒ビジネスジェットの乗入れを制限せざるをえない
 - 首都圏における民間用飛行場・空港の数が少ない
 - ⇒成田・羽田に代わる受け皿が事実上ない
(2010年3月に百里飛行場が共用飛行場に)
 - ビジネス機を扱うFBO等の事業者が限られている
- その他、運航申請手続きの簡素化・期間短縮化などビジネスジェットを受け入れるための制度面等も課題

3-1-4 今後の動向

■ 将来のビジネスジェットの機材数の需要予測

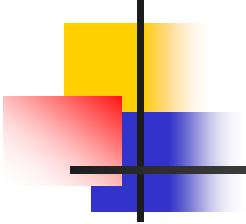
(カナダ・ボンバルディア社の報告書)

- 13,600機のビジネスジェット機(2008年同社集計)
 - 今後10年で、およそ11,500機のデリバリー
 - 退役機1,200機を差引いても、23,800機に増加
-
- 上記に普及しつつあるベリーライトジェット機を含んでいない。

注)ベリーライトジェット機:通常のビジネス機よりも小さい(1万ポンド以下)、最新システムを具備しパイロット1人で運航できる6席以下のジェット機。

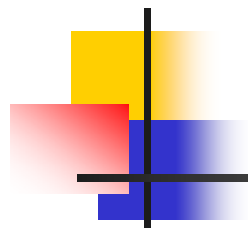


例) 本田ジェット(5名)



3-2-1 LCCの概要

- ローコストキャリア (LCC: Low Cost Carrier)とは
 - 格安航空会社と邦訳されている場合が多い
 - 運用効率性の向上およびサービスの簡素化によって低い運航費用を実現し、低価格な航空輸送サービスを提供する定期運送事業会社



3-2-1 LCCの概要

国際線旅客数(2008年)

	航空会社	旅客数 (千人)
1	ライアンエア	57,647
2	ルフトハンザ	42,151
3	イージージェット	35,417
4	エールフランス	32,508
5	英国航空	29,054
6	KLM	23,808
7	エミレーツ	22,444
8	アメリカン	21,154
9	シンガポール航空	19,142
10	キャセイ・パシフィック	18,860

注) 赤文字の航空会社がLCC

国内線旅客数(2008年)

	航空会社	旅客数 (千人)
1	サウスウエスト	101,921
2	アメリカン	71,618
3	デルタ	59,499
4	中国南方	54,154
5	ユナイテッド	53,370
6	USエアウエイズ	49,208
7	全日空	42,854
8	ノースウエスト	38,890
9	日本航空	35,068
10	コンチネンタル	34,578

資料: IATA統計

3-2-1 LCCの概要

■ LCCの数(2009年初頭)

- 126社 = 36+90
 - ・ 2000年以前に設立され、現存する会社36社
 - ・ 2000年以降に設立された会社130社、うち現存する会社90社



エアアジア社

(2001年12月に資本家から買収されLCCに)

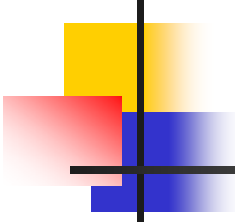
写真はB737機。(現保有機は全てA320に)



ジェットスター・アジア社(カンタス航空の子会社)

2001年に旧会社がカンタス航空に買収され、
2004年から運航開始。

写真はA320機。



3-2-1 LCCの概要

■ 主なLCC

地域	独立系	大手子会社等
アメリカ	サウスウエスト ジェットブルー エアトラ ゴル航空	ヴァージンアメリカ(VS)
ヨーロッパ	ライアンエア イージージェット エアベルリン フライビー	ジャーマンウイングス(LH) トランサヴィア(AFKLM) bmi baby(BD)
アジア太平洋	エアアジア キングフィッシャー航空 ビバマカオ セブパシフィック 済州航空	ジェットスター(QF) タイガーエア(SQ) ノックエア(TG) ジンエアー(KE) ヴァージンブルー(VS)

注) 赤字: 我が国に乗り入れている航空会社

セブパシフィック: 大阪(関西)—マニラ

ジェットスター : 東京(成田)—シドニー、ゴールドコースト、ケアンズ
大阪(関西)—シドニー、ゴールドコースト

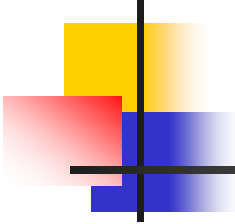
3-2-1 LCCの概要

■ Global LCC Outlook Reportによる日本のLCCの紹介 (Centre for Asia Pacific Aviation社)

- スカイマーク
- スターフライヤー
- エアドゥ
- スカイネットアジア
- フジドリームエアラインズ
- アイベックスエアラインズ
- エアーネクスト
- ジャルエクスプレス



【写真：静岡空港を基地とするFDA。
機材はERJ170(76人乗)】



3-2-2 LCCのビジネスモデル

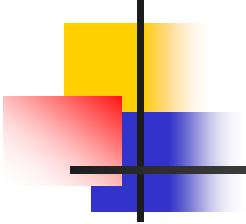
(基本形といわれる米国サウスウエスト航空を参考として)

■ 輸送サービス

	LCC	FSA
路線	ポイント・トゥ・ポイント 短・中距離	ハブ & スポーク 短距離～長距離まで多様
使用機材	小型ジェット機(単一機種) (B737,A320,ERJ190等が多用)	需要に応じた多様な機種
機内サービス	座席指定なし 1クラス制 飲食等サービスなし or 有料	座席指定あり 上級クラスあり 飲食等サービスあり
就航空港	セカンダリー空港、または混雑の ない空港(使用料が安い場合あり)	主要空港を志向 (使用料が高い場合あり)
運航特性	定時性を重視 短い折返し・機材の高稼働率	混雑する空港にでは遅延が発生し やすい 乗継施策によっては空港停留時間 が長くなりやすい

・FSA: Full Service Airline

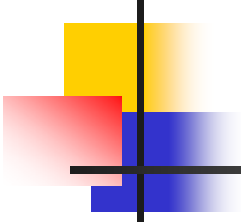
・セカンダリー空港とは大都市周辺の比較的混雑していない 中小空港



3-2-2 LCCのビジネスモデル

■ 価格施策

	LCC	FSA
運賃	安い (高速バス等と競合する場合もあり)	正規運賃は高い
運賃体系	単純 片道運賃が基本 乗継運賃なし(他社との協同を設けない) IATA(国際運送協会)などの運賃協定に参加しない	利用条件により複雑 レジャー向けは往復が基本 乗継運賃あり
運賃変動	ダイナミック(混雑状況や出発が近くなることにより変動)	比較的固定的
払い戻し	不可(予約=発券) 予約サービスも設けない	運賃種別による



3-2-2 LCCのビジネスモデル

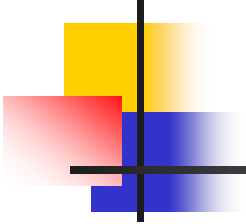
■ 流通施策の比較

	LCC	FSA
販売経路	インターネットによる直販が主 (95%に及ぶ会社もある) 予約即発券	旅行代理店を通じた販売 (近頃は直販志向、ゼロ・コミッション)
航空券	早くからチケットレスを採用	ペーパーチケットからチケットレス へ移行中

■ 販売促進の比較

	LCC	FSA
マイレージ	なし (最近は簡易なプログラムを用意している例が出ている)	あり
アライアンス	不参加	参加

注)3-2-2のLCCのビジネスモデルの各表は、高橋広治論文(2006)等を参考にJAC作成。 36



3-2-3 LCCと空港の関係

■ LCCはセカンダリー空港を活用する

(＊ セカンダリー空港とは大都市周辺の比較的混雑していない 中小空港)

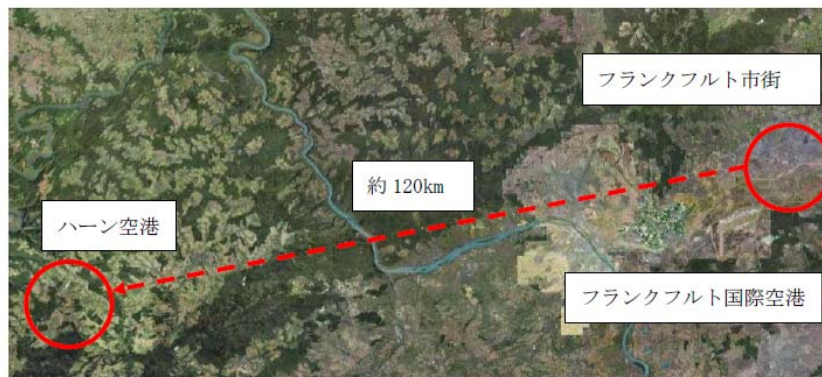
- 主要の空港に比べ、安価な空港使用料
- 地元や空港管理者からの補助金や割引制度
- 発着枠の余裕、混雑なし
 - ⇒折返し時間の短縮
 - ⇒多頻度運航の実現

3-2-3 LCCと空港の関係

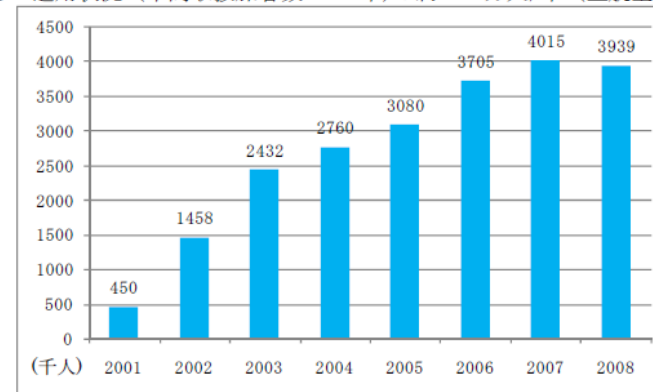
■ 地方空港に急激に旅客増をもたらす

- 50万人以上の旅客取扱いのある世界の空港のうち、2004年から2008年にかけて成長したトップ60空港の半数以上は、LCCが就航した空港である。
- 上記のうち100%以上増加した空港は35あり、そのうちの25空港はLCCが当該空港で最大のシェア(座席数)を持つ。
(Global LCC Outlook Report 2009)

■ フランクフルト ハーン空港の例



○ 運用状況 (年間取扱旅客数 2008 年) : 約 393 万人/年 (全航空会社)



出典：ハーン空港 HP

3-2-3 LCCと空港の関係

■ 乗降の様子



ビルから搭乗機まで
歩く(バス送迎なし)



PBBを利用しない

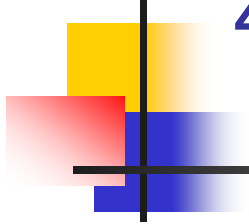


手押しで階段を準備

3-2-4 LCC企業等へのヒアリング(案)

■ 主な対象先と質問事項

	主な対象候補先	質問事項 (文書による自由回答方式を想定)
BJ 外国	・全米ビジネス航空協会 ・FBO ・航空機製造会社	1. 運航上必要となる施設・機能 2. 空港内サービスに必要な施設、体制 3. ユニバーサルデザインへの要望 4. 空港アクセスの要望 5. 使用料金、支払方法の要望 等 6. 新潟空港への飛来希望有無と条件
国内	・日本ビジネス航空協会 ・航空運送事業会社 ・利用企業	
LCC 外国	・アジア、欧州、北米の各地域のLCC 2社程度ずつ	同 上
国内	・新規航空会社1～2社	



4. 次回以降の委員会開催日程

と討議内容について

- 第2回の委員会は2月第1週を予定
 - ◆ BJ及びLCCのニーズについて、企業・団体ヒアリング結果を踏まえて報告
 - ◆ これらの航空需要を新潟空港で受け入れる場合の機能上の課題を報告

- 第3回の委員会は3月中旬を予定
 - ◆ 新潟空港の利活用方策の方向性
 - ◆ 新たな航空需要に対応した機能(案)