

第2回 新潟空港の利活用方策検討委員会

日 時：平成22年2月2日（火）13:30～15:00
場 所：北陸地方整備局 2階 会議室

議 事 次 第

1 開 会

2 挨 捶

3 委員紹介

4 議 事

（1）第1回 委員会における指摘事項について

（2）B J及びL C Cの動向とニーズを踏まえた新潟空港の望ましい
サービスと機能について

（3）その他

5 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
- 第1回 委員会における指摘事項について(資料1)
- B J及びL C Cの動向とニーズを踏まえた新潟空港の望ましいサービスと機
能について(資料2)

第2回 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（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	新潟経済同友会 企業経営委員会委員	木山 光	
委員	特定非営利活動法人 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	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	

第1回委員会の指摘事項について

【BJに関する質問】

Q: BJ-①: 我が国で BJ が普及していない理由は何か。

- 定期航空を前提とした航空・空港政策。
- 自家用機材を利用する社会的コンセンサスが未成熟。 等

Q: BJ-②: BJ の運航行をハンドリングする業務は定期便と異なるのか。関連会社の役割も紹介願いたい。

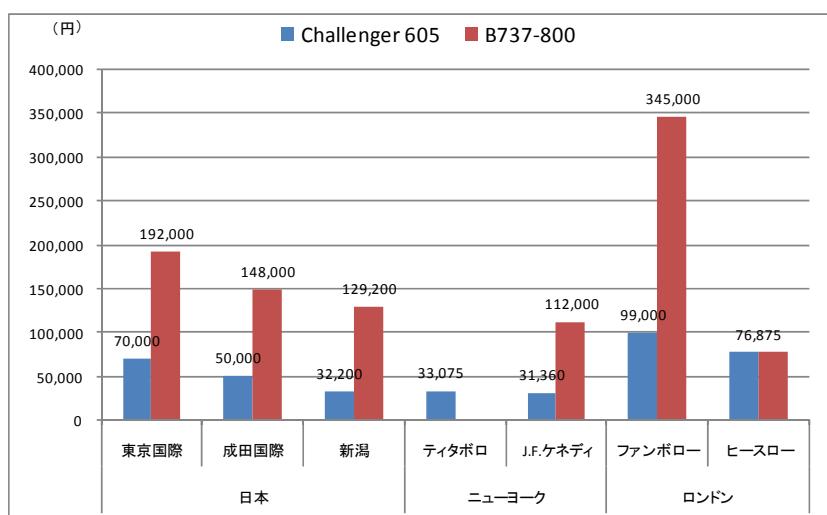
- 定期便の場合は運航会社が各空港でハンドリングを行っているが、BJ については利用空港に所在する FBO (Fixed Based Operator) と呼ばれる BJ 運航支援事業者が地上支援や給油等のサービスを提供することが海外では一般的。
- 我が国の場合 FBO 所在空港が少ないため、BJ 運航事業者が各空港に所在する個別の事業者に業務を委託。

Q: BJ-③: 我が国の BJ 受入状況の実態を教えてほしい。首都圏空港は混雑していると聞いているが、BJ の駐機場として使用されている空港はどれくらいあるのか。

- 国内空港では羽田、成田、名古屋での受入実績が多く、首都圏空港の混雑を理由に他空港を代替利用している事例は少ない。
- 名古屋・岡南・鹿児島・仙台等の空港が日本国籍の BJ 機の駐機場として利用されている。

Q: BJ-④: BJ の着陸料等の空港使用料の具体的な料金はどの程度か。

- 下図の通り。



【LCCに関する質問】

Q:LCCー①:欧洲における地方空港が LCC の就航によって航空需要を増加させた事例を知りたい。

- ・ロンドン都市圏では、郊外に立地しているスタンステッド及びルートン空港、フランクフルト都市圏ではハーン空港の例があげられる。
- ・スタンステッド、ルートン、ハーンの 3 空港は、ともに LCC が就航し、LCC の拠点となつことにより、航空需要が大幅に増加した。

Q:LCCー②:LCC が郊外の空港に就航せざるを得なかつた理由は何か。

- ・都心の空港が既に既存航空会社で混雑していたため、新規参入である LCC は郊外の空港に就航せざるを得ず、また政策的にも小型ジェット機を郊外の空港に誘導した。(ロンドン都市圏の事例)

Q:LCCー③:LCC の受け入れにおける利用促進策にはどのようなものがあるのか。

- ・LCC に適した空港に改良するため、民間資金を導入して必要な整備を実施。(ロンドン・ルートン空港の事例)
- ・小型ジェット機の運航に有利な空港運用や地方自治体との連携による利用促進策を展開し、LCC を積極的に誘致。(フランクフルト・ハーン空港)

Q:LCCー④:LCC の就航している路線展開に特徴はあるのか。

- ・小型機を使用しているため概ね 3000km 以内の路線が多い。例外的に大型機を使用して長距離便を運行している LCC も存在。
- ・多頻度運航が可能でコストの低い空港を志向するため、欧洲の大都市では混雑が少なく空港使用料が安いセカンドリー空港が利用される傾向にある。アジアの大都市では主要空港に余裕があり使用料も安いため LCC が就航している事例も存在。

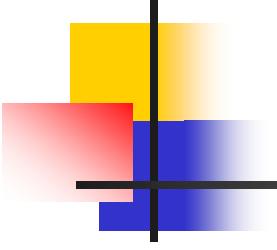
Q:LCCー⑤:我が国の着陸料等の空港使用料の料金体系はどのようにになっているのか。

- ・空港使用料は、着陸料、停留料、保安料で構成。このうち着陸料は就航する航空機の重量、騒音値により計算。
- ・新潟空港の場合、着陸料を定期便では 7 / 10 (国際旅客チャーター便では 1 / 2) に軽減。

BJ及びLCCの動向とニーズを踏まえた 新潟空港の望ましいサービスと機能について

平成22年2月2日

第2回 新潟空港の利活用方策検討委員会



1. ヒアリング・アンケート調査の概要

(1) 調査依頼先・方法・回収状況

■ 調査依頼先

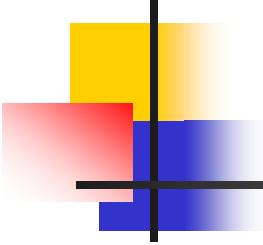
- BJ 関係 外国7か所、国内4か所
- LCC関係 外国2か所、国内2か所 計15か所

■ 調査方法

- 面談 1か所、電話インタビュー2箇所、郵送 1か所
メールアンケート11か所
(メールアンケートについては、知己のある特定の方に送付)

■ 回収状況(平成22年1月27日現在)

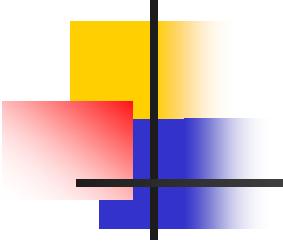
- BJ 関係 外国2か所、国内3か所
- LCC関係 外国2か所、国内1か所 計8か所



(2) 設問内容

BJ、LCCともに以下の設問とした。

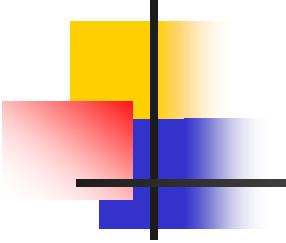
1. BJ及びLCCの受け入れに望ましいサービスと機能について
2. BJ及びLCCの運航が活性化されると思われる施策について
3. BJ及びLCCが新潟空港へ飛来する条件について



2. ビジネスジェット回答結果(主なポイント)

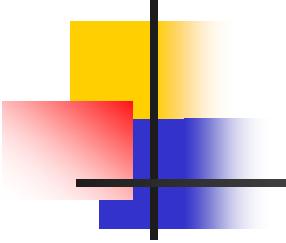
1. BJの受け入れに望ましいサービスと機能について

- 基本施設(滑走路、エプロン等)
 - 希望する日、希望する時間に利用できること
 - 連続駐機可能なスポットがあること
 - 航空機が自走してスポットイン・アウトを行えること
 - 給油可能なエプロンを備えていること
- 空港・運営体制(CIQ、運用時間等)
 - 希望する日、希望する時間に利用できること
 - 全ての審査を一箇所で可能な専用のCIQ施設(税関、出入国管理、検疫、動植物検疫)
 - 迅速なCIQ施設(4名で10分から15分)



2. ビジネスジェット回答結果(主なポイント)

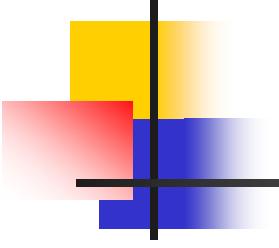
- 利用者・サービス
 - 専用ターミナルによる空港内移動時のセキュリティー・プライバシーが確保されていること
 - 給油機能、乗客待合室、乗員サポート施設(情報提供機能、休憩施設)
 - 出発2時間前に要求されたケータリングが手配可能であること
 - ビジネス航空の拠点空港を目指すのであれば、整備機能、定置場、格納庫
- アクセス
 - 地上交通機関への乗継も含め、快適かつスムーズで短時間であること
 - 利便性の高い駐車場を有すること
- その他
 - 航空機に搭乗旅客のリムジンが横付けできること
 - ヘリコプターとの乗継がスムーズにできること(発着制限・給油)
 - タクシー会社との関係作りが重要(語学、時間)
 - 冬場はディアイシングサービスが受けれること
 - 汚水、給水が可能なサービス機材が常に使用できること



2. ビジネスジェット回答結果(主なポイント)

2. BJの運航が活性化されると思われる施策について

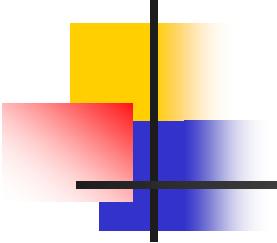
- 国が取り組むことが望ましい施策
 - ビジネス航空関係の規制緩和(定期航空と異なる規制の整備)
 - 首都圏空港でのビジネス航空用発着枠の確保(専用空港、共用空港)
 - ビジネス航空等に対応できる空港整備
 - 乗り入れ手続きの簡素化、改善
- 県・市が取り組むことが望ましい施策
 - ビジネス航空機の誘致・宣伝
- 民間が取り組むことが望ましい事業
 - 空港施設の整備・運営
 - 人材の育成(外国語、ハンドリングに係る様々な規則、航空機の取扱)
 - 行政と協力したビジネス航空機の誘致・宣伝



2. ビジネスジェット回答結果(主なポイント)

3. BJが新潟空港へ飛来するための条件

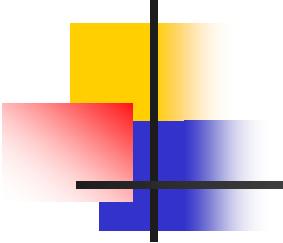
- ビジネス機を受け入れるためには…
 - ビジネス航空専用スポットの確保
 - ビジネス航空専用サービス施設・事業者の誘致
 - ビジネス航空専用の旅客動線の確保
 - 飛来誘致、宣伝活動
- ビジネス機の拠点化を目指すのであれば…
 - 航空機整備機能
 - 長期駐機可能なスポットの確保
 - 格納庫の整備
- その他
 - 飛行目的である地元産業、観光の活性化



3. LCC回答結果(主なポイント)

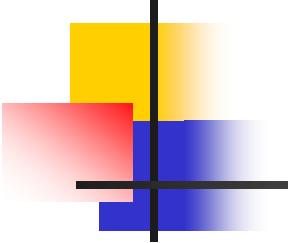
1. LCCの受け入れに**望ましいサービスと機能**について

- 基本施設(滑走路、エプロン等)
 - 滑走路が2,500m以上であること
 - オープンスポットであること
- 空港・運営体制(CIQ、運用時間等)
 - 空港使用料が低廉であること
 - 新規乗入航空会社に対する奨励金
 - ステイタイムを短くできるようなグランドハンドリング体制
 - 24時間運用体制
 - CIQにおける英語でのコミュニケーション



3. LCC回答結果(主なポイント)

- 利用者・サービス
 - 簡易なショップ(コーヒー、スナック、ファーストフード等)
 - 到着階に旅行案内カウンター(英語によるコミュニケーション要)
- アクセス
 - 夜間を含む公共交通アクセス手段の確保
- その他
 - 乗員の宿泊施設(英語によるコミュニケーション要)



3. LCC回答結果(主なポイント)

2. LCCの運航が活性化されると思われる施策について

- 国が取り組むことが望ましい施策
 - 日本乗入手続き及び運賃申請手続きの簡素化
 - アジア諸国籍の入国ビザ手続きの簡素化
 - 首都圏空港への乗入へ向けた体制づくり
- 民間が取り組むことが望ましい事業
 - 旅客ターミナルビルの使用料の低廉化
- その他
 - 新規乗入航空会社、新規路線開設等に対する奨励金

3. LCCが新潟空港へ飛来するための条件

- 航空需要があること
- 新潟地域の観光需要と新潟地元企業の海外進出力
- 空港使用料が低廉であること
(着陸料、停留料、ターミナルビル賃料ほか)

4. BJヒアリング結果と新潟空港の比較

BJが求めるサービスや機能と新潟空港の比較(その1)

BJ関係者の回答	新潟空港の施設等現況
<ul style="list-style-type: none">■ 基本施設(滑走路、エプロン等)<ul style="list-style-type: none">■ 希望する日、希望する時間に利用できること■ 連続駐機可能なスポットがあること■ 航空機が自走してスポットイン・アウトを行えること■ 給油可能なエプロンを備えていること	<ul style="list-style-type: none">■ 基本施設(滑走路、エプロン等)<ul style="list-style-type: none">■ 1、2番、9、10番スポット(9、10番は国際線対応)■ 最大で1週間まで可能■ 機材の大きさにもよるが、自走してスポットイン・アウトが可能である■ 1～10番スポットは全て給油が可能である
<ul style="list-style-type: none">■ 空港・運営体制(CIQ、運用時間等)<ul style="list-style-type: none">■ 希望する日、希望する時間に利用できること■ 全ての審査を一箇所で可能な専用のCIQ施設■ 迅速なCIQ施設(4名で10分から15分)	<ul style="list-style-type: none">■ 空港・運営体制(CIQ、運用時間等)<ul style="list-style-type: none">■ CIQは検疫を除いて常駐しているが、事前の連絡があれば出張対応が可能である■ BJ専用のCIQはなく一般旅客と共に用である■ 有償旅客は旅客ターミナル施設でセキュリティーチェックを受ける

4. BJヒアリング結果と新潟空港の比較

BJが求めるサービスや機能と新潟空港の比較(その2)

BJ関係者の回答	新潟空港の施設等現況
<p>■利用者・サービス</p> <ul style="list-style-type: none">専用ターミナルにより空港内移動時のセキュリティ・プライバシーが確保されていること給油機能、乗客待合室、乗員サポート施設 (情報提供機能、休憩施設)出発2時間前にケータリングが可能なことビジネス航空の拠点空港を目指すのであれば、 整備機能、定置場、格納庫	<p>■利用者・サービス</p> <ul style="list-style-type: none">専用ターミナルはなしFBO施設はなしBJの整備機能、定置場、格納庫はなしビジネスジェット機の受け入れは可能であるが、 拠点として運用するのは困難

4. BJヒアリング結果と新潟空港の比較

BJが求めるサービスや機能と新潟空港の比較(その3)

BJ関係者の回答	新潟空港の施設等現況
<ul style="list-style-type: none">■ アクセス<ul style="list-style-type: none">■ 地上交通機関への乗継も含め、快適かつスムーズで短時間であること■ 利便性の高い駐車場を有すること■ その他<ul style="list-style-type: none">■ 航空機に搭乗旅客のリムジンが横付けできること■ ヘリコプターとの乗継がスムーズにできること (発着制限・給油)■ タクシー会社との関係作りが重要(語学、時間)■ 冬場はディアイシングサービスが受けれること■ 汚水、給水が可能なサービス機材が常に使用できること	<ul style="list-style-type: none">■ アクセス<ul style="list-style-type: none">■ 専用駐車場はなし■ 新潟駅までタクシーで25分■ その他<ul style="list-style-type: none">■ リムジンは航空機に横付けできない

5. LCCヒアリング結果と新潟空港の比較

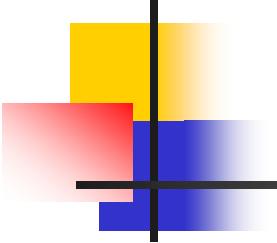
LCCが求めるサービスや機能と新潟空港の比較(その1)

LCC関係者の回答	新潟空港の施設等現況
<ul style="list-style-type: none">■ 基本施設(滑走路、エプロン等)<ul style="list-style-type: none">■ 滑走路が2,500m以上であること■ オープンスポットであること	<ul style="list-style-type: none">■ 基本施設(滑走路、エプロン等)<ul style="list-style-type: none">■ 滑走路長は2,500m■ オープンスポットあり(1~4番、9~10番)
<ul style="list-style-type: none">■ 空港・運営体制(CIQ、運用時間等)<ul style="list-style-type: none">■ 空港使用料が低廉であること■ 新規乗入航空会社に対する奨励金■ ステイタイムを短くできるような グランドハンドリング体制■ 24時間運用体制■ CIQにおける英語でのコミュニケーション	<ul style="list-style-type: none">■ 空港・運営体制(CIQ、運用時間等)<ul style="list-style-type: none">■ 運用時間 7:30-20:30■ CIQは検疫を除いて常駐(8:30-17:00) (そのほか、リクエストにより対応)■ 着陸料の減免措置あり

5. LCCヒアリング結果と新潟空港の比較

LCCが求めるサービスや機能と新潟空港の比較(その2)

LCC関係者の回答	新潟空港の施設等現況
<ul style="list-style-type: none">■利用者・サービス<ul style="list-style-type: none">■ 簡易なショップ(コーヒー、スナック、ファーストフード等)■ 到着階に旅行案内カウンター<ul style="list-style-type: none">(英語によるコミュニケーション要)■アクセス<ul style="list-style-type: none">■ 夜間を含む公共交通アクセス手段の確保■その他<ul style="list-style-type: none">■ 乗員の宿泊施設<ul style="list-style-type: none">(英語によるコミュニケーション要)	<ul style="list-style-type: none">■利用者・サービス<ul style="list-style-type: none">■ ショップはターミナル施設内に完備■ 旅行案内カウンターもあり■アクセス<ul style="list-style-type: none">■ 空港の運用時間に合わせたアクセス体系■その他<ul style="list-style-type: none">■ 宿泊施設は新潟市内に多数あり



6. 委員の皆様に議論して頂きたい論点

- ①アンケート調査回答結果についての意見
- ②BJやLCCの受け入れを想定した場合に、新潟空港へ導入すべき機能(施設、サービス)
 - ア)必須なもの
 - イ)あればより望ましいもの
 - ウ)どちらかといえば空港外で準備するもの
- ③上記に関して短期的な取組み、中長期的な取組みの別