

活動報告

新潟空港の活性化に向けた取り組み

ERINA 経済交流部長
安達祐司

2020年9月10日、新潟経済同友会の第1回インフラ推進委員会が同会会員向けの公開事業として開催された。この委員会では、TOKI Aviation Capital (株) 代表取締役の長谷川政樹氏により、「TOKI Air 設立による新潟空港活性化の可能性」をテーマに基調講演が行われた後、新潟空港の課題や将来展望についてパネルディスカッションが行われた。

本稿では、基調講演で説明された「TOKI Air」（以下、トキエア）による新潟空港への国内定期路線就航計画の概要を報告する。また、参考として、新潟県が主宰する「新潟空港北東アジア路線活性化実行委員会」の取り組み概要を報告するとともに、新潟空港を経由する国内・国際貨物の取り扱い状況についても検証することとする。

概要報告の前に、計画の前提となる新潟空港の位置付けや変遷、旅客利用状況について触れることとする。

1. 新潟空港の位置付けと変遷

新潟空港は、空港法により国が設置・管理する「国管理空港」であり、国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる「拠点空港」に位置付けられる。「国管理空港」は、東京国際空港（羽田空港）を始めとして全国に19カ所設置されている。現在の新潟空港は、A滑走路（1314m）及びB滑走路（2500m）の2本が供用され、運用時間は7:30から21:30の14時間となっている。

新潟空港は、本州日本海側では、早くから国際線が開設されるなど、国際交流のゲートウェイとしてもハード・ソフト両面で整備が進められてきた。以下に主なトピックを記す。

- ・1973 (S48) 年6月:初の国際定期航空路・ハバロフスク線開設 (注1)
- ・1979 (S54) 年12月:国際定期航空路・ソウル線開設 (現在、運休中)
- ・1981 (S56) 年:B滑走路2000mに延長
- ・1991 (H3) 年6月:国際定期航空路・イルクーツク線開設 (廃止)

- ・1993 (H5) 年4月:国際定期航空路・ウラジオストク線開設 (注1)
- ・1996 (H8) 年3月:B滑走路2500mに延長
- ・同7月:新ターミナルビルが供用開始
運用時間を7:30から20:30まで延長
- ・1998 (H10) 年3月:国際定期航空路・上海・西安線開設 (現在は上海線、運休中)
- ・同6月:国際定期航空路・ハルビン線開設 (現在、運休中)
- ・同7月:国際定期航空路・グアム線開設 (廃止)
- ・同12月:国際定期航空路・ハワイ線開設 (廃止)
- ・2004 (H16) 年10月:新潟県中越地震発生により、10月24日から翌05年1月4日まで臨時的羽田線開設、約21万3千人が利用
- ・2013 (H25) 年7月:ロシア極東 (ハバロフスク、ウラジオストク) との夏季チャーター便就航
- ・2013 (H25) 年10月:運用時間を7:30から21:30まで延長
- ・2016 (H28) 年11月:国際定期航空路・台湾線開設 (廃止)
- ・2018 (H30) 年3月:新潟空港初の格安航空会社 (LCC) の Peach Aviation が関西線を開設
- ・2019 (R1) 年10月:国際定期航空路・香港線開設 (廃止) (注2)
- ・2020 (R2) 年6月:国際定期航空路・台湾線開設 (台湾の LCC が運航、現在、運休中) (注3)

図1 新潟空港



出所:国土交通省ホームページ

注1:ロシア極東のハバロフスク、ウラジオストクとの定期航空路線については、利用客の減少や成田空港との路線

開設に加え、2011年（H23年）3月の東日本大震災の影響を受け、同年から運休となっている。2013年から夏季のプログラムチャーター便が運航していたが、2020年はコロナ禍で運航中止となった。

注2:新潟-香港線は2019年10月、キャセイドラゴン航空により冬季限定の定期便として開設されたが、コロナ禍による需要落ち込みにより2020年3月で運航を終了した。

注3:新潟-台湾線は2016年にファーイースタン航空（台湾）により開設されたが、2019年12月に同社の経営不振により廃止。2020年6月から台湾のタイガーエア台湾（LCC）が新たに就航することになったが、コロナ禍により運休となっている。

（出所:ウィキペディア「新潟空港」
<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%96%B0%E6%BD%9F%E7%A9%BA%E6%B8%AF>:2020年9月28日現在、及び新潟県空港課）

表1 国内線

| 路 線 | 運航している航空会社 |
|--------------|---------------------------|
| 新潟-札幌（新千歳） | 全日本空輸、日本航空 |
| 新潟-名古屋（中部国際） | 全日本空輸 |
| 新潟-名古屋（小牧） | フジドリームエアラインズ |
| 新潟-大阪（伊丹） | 日本航空、全日本空輸、アイベックスエアラインズ |
| 新潟-大阪（関西国際） | Peach Aviation（LCC） |
| 新潟-東京（成田） | 全日本空輸 |
| 新潟-福岡 | アイベックスエアラインズ、フジドリームエアラインズ |
| 新潟-沖縄 | 全日本空輸 |

出所:新潟空港ホームページ 2020年10月25日現在

表2 国際線

| 路 線 | 運航している航空会社 |
|---------|------------|
| 新潟-ソウル | 大韓航空 |
| 新潟-ハルビン | 中国南方航空 |
| 新潟-上海 | 中国東方航空 |
| 新潟-台北 | タイガーエア台湾 |

出所:新潟空港ホームページ 2020年10月25日現在

上記のような変遷の中で、近年の利用者数は国内線・国際線合わせ概ね100万人/年度前後で推移している。本年9月末時点での新潟空港に就航している路線・航空会社は表1、2の通りである。なお、コロナ禍により、国際線の運休、国

内線の運休・減便は続くと思われるが、詳細な運航情報は新潟空港のホームページ（<http://www.niigata-airport.gr.jp/>）を参照されたい。

空港の規模、就航している路線、空港の運用時間、背後圏等が異なる中で、単純な比較は出来ないが、国土交通省の統計による2019（R1）年度の利用客数によるランキングでは、新潟空港は日本の92空港中29位となっている。また、19の国管理空港中では17位となっている。以下に年度利用客数100万人以上の空港の一部を抜粋したランキングを示す。

表3 2019年度の日本の空港利用客数（単位:千人 注1）

| 順位 | 空港 | 利用客合計 | 国内線 | 国際線 | 滑走路長(m) | 種別(注2) |
|-----------|-----------|--------------|--------------|------------|---------------------|------------|
| 1 | 東京 | 81,708 | 64,884 | 16,824 | 3,000、3,360、2,500×2 | 国管理 |
| 2 | 成田 | 39,541 | 7,461 | 32,080 | 4,000、2,500 | 会社管理 |
| 3 | 関西 | 28,663 | 6,705 | 21,958 | 4,000、3,500 | 会社管理 |
| 4 | 福岡 | 23,036 | 17,567 | 5,469 | 2,800 | 国管理 |
| 5 | 新千歳 | 22,815 | 19,507 | 3,308 | 3,000×2 | 国管理 |
| ⋮ | | | | | | |
| 10 | 仙台 | 3,718 | 3,339 | 379 | 3,000、1,200 | 国管理 |
| ⋮ | | | | | | |
| 15 | 広島 | 3,000 | 2,694 | 306 | 2,700 | 国管理 |
| ⋮ | | | | | | |
| 20 | 小松 | 1,794 | 1,585 | 209 | 3,000 | 共用 |
| ⋮ | | | | | | |
| 25 | 岡山 | 1,500 | 1,244 | 256 | 3,000 | 地方管理 |
| ⋮ | | | | | | |
| 29 | 新潟 | 1,137 | 1,018 | 119 | 2,500、1,314 | 国管理 |
| ⋮ | | | | | | |
| 31 | 出雲 | 1,016 | 1,014 | 2 | 2,000 | 地方管理 |
| ⋮ | | | | | | |
| | | | | | | -以下省略- |

出所:国土交通省「令和元年度(年度)空港別順位表」

<https://www.mlit.go.jp/common/001358349.xlsx> : 2020年10月28日現在及び「全国空港ガイド」<http://www2.sanmedia.or.jp/air-web/apguide.htm> : 2020年9月29日現在を基に筆者作成

注1:利用客数は、「令和元年(暦年)空港別順位表」によるデータを四捨五入し、千人単位で表示した。

注2:種別は空港法による。「国管理」は上記の「新潟空港の位置付けと変遷」を参照。「会社管理」とは、会社が設置し、管理する空港。「地方管理」とは、地方公共団体が設置し、管理する空港。「共用」とは自衛隊等が設置し、管理する空港。

2. 新潟空港の利用状況(旅客)

第1節で、近年の新潟空港の利用者数は国内線、国際線合わせて概ね100万人／年度前後で推移してきたと記述したが、図2で2005(H17)年度から2019(R1)年度の利用者数の推移を示す。なお、利用者数は国内・国際の定期便のほかチャーター便も含めた数値であり、年度ごとで路線や便数等が異なる場合があることに留意する必要がある。

図2で選定した期間内では、2006(H18)年度の125万8千人をピークに2008(H20)年度のリーマン・ショックや2011(H23)年度の大東日本震災などの影響を受け、利用者数は減少傾向にあったが、2012(H24)年度から徐々に回復し、2013(H25)年度に101万6千人となり、再び100万人を超えた。2019年度(R1年4月1日～R2年3月31日)は113万7千人となったが、コロナ禍により本年2月から3月にかけて、国際線が全て運休となった。2020(R2)年度に入り、4月16日から5月25日にかけての全国を対象とした緊急事態宣言により国内線も大きな影響を受けた。

本年7月2日付けの新潟県空港課の「新潟県報道資料」によれば、緊急事

態宣言解除後の都道府県をまたぐ移動の自粛の緩和により、新潟空港の国内線は徐々に回復傾向にあるとしている(https://www.pref.niigata.lg.jp/sec/kuko/20200702.html)。いずれにせよ、コロナ以前の状態に戻るには、まだ、時間を要すると思われ、2020(R2)年度の利用者数は大きく落ち込むことが見込まれる。

3. トキエアの計画概要

本節では、代表取締役・長谷川政樹氏の基調講演での説明資料を引用しながら、トキエアの新潟空港就航計画の概要について報告する。

3-1. 長谷川政樹氏の略歴とトキエアの概要

長谷川氏は、新潟県加茂市の出身で、大学卒業後、1992(H4)年に日本航空に入社、2011(H23)年まで同社に勤務、その後2016(H28)年まで外資LCCに勤務された航空業界のプロである。航空業界勤務の知識・経験をベースに、2019(R1)年4月に新潟県新潟空港活性化アドバイザーに就任。新潟空港活性化による出身地・新潟県の発展への想いから、

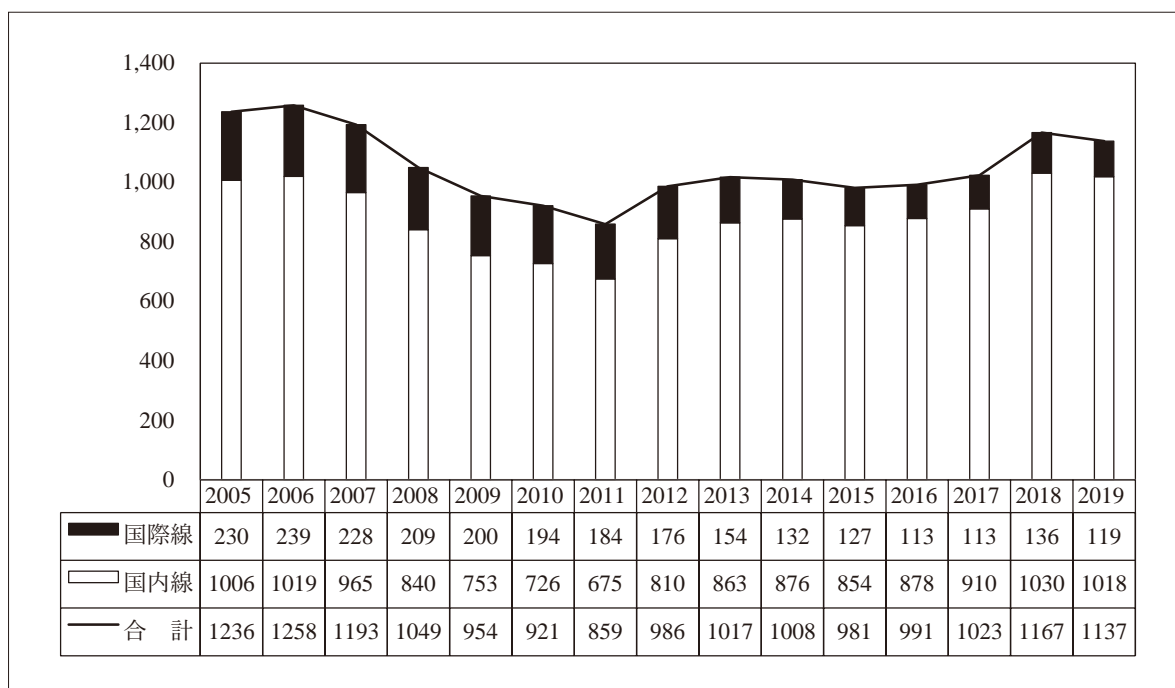
2020年7月に自らLCCトキエア株式会社(TOKI Aviation Capital)を設立した。主な事業として定期航空運送事業、不定期航空運送事業及び航空機使用事業を標榜している。本社は東京に置いているが、新潟空港を拠点とした事業展開を図るため、今後、新潟本社の開設が予定されている。

3-2. 計画の概要

(1) 定期路線計画

トキエアは、新型コロナウイルスの収束が見通せない中、本年7月に設立されたが、コロナ禍での航空業界の動向として、一つには大韓航空による貨物取扱の拡大(後述)と、国内旅客需要落ち込みを反映したリージョナル機(50名～90名)の活用進展という二つの視点から、コロナ禍でも商機ありとの見込みのもと、リージョナル機材を活用したビジネス戦略を立てている。リージョナル機材の活用進展の事例として、長谷川氏は、アイベックス社がカナダ・BOMBARDIERの70人乗り機材「CRJ700」を地方路線から撤退・減便させ、ANA社が就航している既存路線に投入したこと、即ち、需要が縮小したANA社の既存路線に、リージョナル機を機動的に投入し、小型化を進め、需

図2 新潟空港利用者数の推移(2005年度～2019年度)(単位:千人)



出所:新潟県空港課作成の経済同友会第1回インフラ推進委員会パネルディスカッション資料を基に筆者が加工

要に対応させているトピックスを挙げている（出所:2020年8月20日付け Fly Team ニュース <https://flyteam.jp/news/article/127382>）。

リージョナル機を活用したトキエアの路線計画を図3に示す。新潟空港を拠点として、佐渡、北海道、仙台、東京地区、愛知地区、関西地区との国内定期路線の開設を計画している。

(2) 使用機材

トキエアは、上記路線に、環境にやさしく低コストの運航を目指し、ATR 社¹の「ATR72-600」（70人乗り）と「ATR42-600S」（48人乗り）の2機種を投入するとしている。なお、「ATR42-600S」は、現在、開発中であり、2023年に完成予定である。同機種は800mの滑走路に着陸可能であり、滑走路長890mの佐渡空港にも着陸できる。「ATR72-600」及び「ATR42-600S」の飛行距離は、それぞれ2500km、1685kmであり、航空機の性能としては、新潟空港・佐渡空港から日本全土がカバー出来る。

(3) 定期路線以外の活用

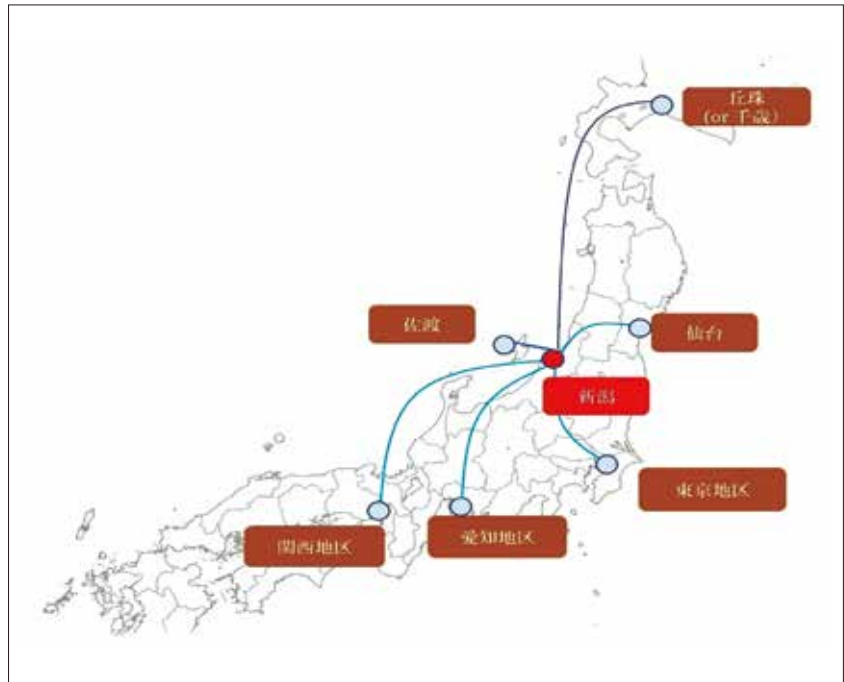
トキエアでは、上記(1)の国内定期路線以外に、「貨物輸送」、「防災・離島医療」、「貸切（チャーター）」を行うことで、投入機材の効率的運用と地域社会への貢献を目指している。

① 貨物輸送

トキエアが貨物輸送に取り組む背景の一つとして、長谷川氏は、上記3-2(1)で記載した大韓航空による航空貨物の取扱拡大事例を上げている。長谷川氏が引用した2020年8月6日付け日本経済新聞記事によると、大韓航空はコロナ禍により2020年4~6月期で旅客売上高が90%減少したものの、貨物売上高が倍増し、最終損益が前年同期の赤字から黒字転換したとしている。

貨物取扱のもう一つの背景として、使用機材が容易に追加貨物を搭載出来る機能を有している点である。「ATR72-600」を例にとると、図6に示すように、旅客

図3 新潟空港を拠点とした定期路線計画



出所:長谷川政樹氏作成 第1回インフラ推進委員会 基調講演資料

図4 ATR72-600



出所:長谷川政樹氏作成 第1回インフラ推進委員会 基調講演資料

図5 ATR42-600 (ATR42-600Sは現在、開発中)



出所:長谷川政樹氏作成 第1回インフラ推進委員会 基調講演資料

¹ ATR 社 (Aviations De Transport Regional G.I.E) は、フランスのエアバス・グループとイタリアの Leonardo の共同事業体として1981年に設立されたリージョナル航空機メーカー。同社の機材は、現在、100か国近くの200を超える航空会社で運航されている。

スペースの一部を貨物スペースに転換することで、旅客70人+貨物1700kgを旅客44人+貨物3100kgに変更した機材運用が可能となる。

大韓航空では主に国際航空貨物の取り扱いが奏功したが、トキエアの計画では、現状、国内の運航に留まる。しかしながら、投入機材の有する追加貨物搭載機能をフルに活用し、定期貨物に加え、災害等の緊急時における支援物資の搬送や離島での医療支援のほか、貨物を観光オフシーズンにおける旅客の需給調整に充てることで、商機を見出す戦略である。

②貸切(チャーター)

「ATR42-600S」(48人乗り)は大型観光バスとはほぼ同じ乗客キャパシティであることから、例えば、出雲大社など新潟からバスで行くには距離的に無理がある観光地への1泊2日の社員旅行に貸切(チャーター)運航するなどの活用方法も計画している。

(4) 運航路線、空港を活用したビジネス

トキエアでは、路線運航に伴い、様々なビジネスを計画している。その一部を以下

に紹介する。

①機内食カレーで、最後のご飯一粒まですぐえる燕産のスプーンを使用するとともに、機内でも同じスプーンを販売する。また、米菓、甘酒、ヨーグルトなどの新商品の試食、アンケートの実施や広告宣伝、通信販売などにより、新潟県産品の販路拡大を図る。

②茨城空港ビルで実施しているように、新潟空港ビル内で路線就航先のお土産を販売する。これにより、例えば、大阪や北海道など就航先に行かなくても日常的に各地のお土産が手に入ることと併せ、旅客以外の空港利用者の増加が期待できる。実際、茨城空港は旅客以外の利用者で賑わっている。

③空港ビル内に貸事務所スペース、個室スペース、貸切会議スペースを設置することで、旅客が飛行機の遅延等による空き時間を有効利用できるサービスを提供する。羽田空港ではそのようなスペースを確保している。

(5) トキエアの旅客開拓

トキエアでは、路線開設に向け旅客開拓のため、大学生を対象とした飛行機の利用経験および新潟・佐渡への旅行体験

意向について2020年5月から6月にかけてアンケート調査を実施。アンケートは新潟大学、大阪国際大学の観光・航空に関する学部を対象に行われ、回答の分析を基に、学生による新潟・佐渡へのゼミ合宿ツアーの企画や新潟・佐渡愛好会的なクラブの設立、グッズの開発などにより若い世代のリピーターの開拓を目指している。

(6) トキエア就航に向けた作業スケジュールと目標

2020年7月に設立したトキエアでは、2021年秋頃を目途に、現在、航空事業免許取得に取り組んでいる。航空事業免許取得後、第2段階として、2021年末から2022年中頃にかけて航空機のリース契約を行い、就航許可取得、同年中には旅客運送を開始したいとしている。

トキエアでは旅客目標として、年間50万~60万人を掲げている。これは、2018(H30)年度の新潟空港利用客116万人の概ね5割に当たる。また、集客、集荷、様々な形で空港活用により、空港活性化のみならず空港を核とした街づくりや地域の活性化など経済効果を目指している。

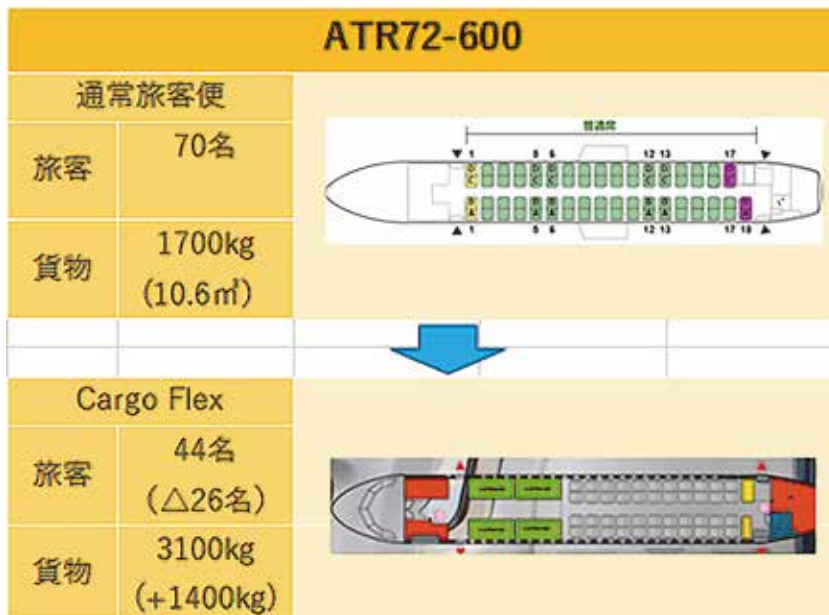
4. パネルディスカッション

基調講演の後、「新潟空港の未来を展望する」をテーマにパネルディスカッションが行われた。パネルディスカッションでは、新潟経済同友会インフラ推進委員会の長谷川克弥副委員長がコーディネーターを務め、トキエアの長谷川政樹氏、新潟県交通政策局副局長の佐瀬浩市氏により意見が交わされた。

パネルディスカッションにおいては、トキエアが2年後を目途に新潟空港就航を計画していることを視野に、新潟空港の利用者増による活性化に向けたいくつかの課題について議論が交わされた。

その一つとして、新潟空港と県内の主要観光スポットとの円滑な連絡を可能とする二次交通の整備が取り上げられた。佐瀬副局長によると、LCC・Peach Aviation就航を契機に大阪線全体の利用客が増加。これに伴い、新潟県が空港と佐渡汽船、瀬波温泉、月岡温泉、弥彦・岩室温泉を結ぶ4路線のバス運行に補助を実施

図6 ATR72-600の追加貨物搭載機能



出所:長谷川政樹氏作成 第1回インフラ推進委員会 基調講演資料

図7 パネルディスカッション



出所：筆者撮影

した。また、新潟県では、昨年9月、長岡市からの早朝高速バス新設のほか、会津若松との高速バスの新潟空港への延伸を支援した。更に、新潟県の支援策として、本年9月28日から、上越エリア、糸魚川エリアから高速バスを利用し、新潟駅で空港行きのリムジンバスに乗り換えると乗継割引チケットが利用できるサービスが開始されることが報告された。

このほか、新潟空港駐車場料金の低減や無料化、新潟空港利用時間の延長、茨城空港の事例のような新潟空港そのものの観光スポット化、空港を核とした街づくり、主に海外からの富裕層によるプライベートジェットの誘致などをテーマに新潟空港の発展方策について意見が交わされた。

5. 新潟空港北東アジア路線活性化実行委員会の取り組み概要

新潟県は、新潟空港活性化に向けた取り組みの一環として、新潟空港とロシア極東ハバロフスク・ウラジオストック及び黒龍江省の省都・ハルビンを結ぶ路線の維持と利用拡大を目的として、2010（H22）年1月、官民の関係機関による「新潟空港オンリーワン路線活性化実行委員会」を設立し、ERINAもメンバーの一員となっている。本稿の第1節「新潟空港の位置付けと変遷」でも記述したように、新潟空港は

他の空港に先駆けてロシア極東路線、ハルビン線が就航し、これらの路線は新潟県が推進する環日本海交流を牽引し、空港活性化の原動力としての役割が期待されたことから、官民を挙げて新潟空港の特徴的な当該路線を後押しする枠組みを作ったものである。

しかしながら、近年、ロシア極東路線、ハルビン線は成田空港や関西空港、中部国際空港（ハルビン線のみ）など大都市圏を背後に有する大規模空港に就航していること、新潟空港のロシア極東定期路線は、2011（H23）年から休止し、夏季のプログラムチャーターの運航になっていることから、発足時の「オンリーワン」が実態に合わなくなったこともあり、2018（H30）年7月、枠組みの名称が「新潟空港北東アジア路線活性化実行委員会」（以下、実行委員会）に改称された。

本年は、コロナ禍でロシア極東プログラムチャーター便は中止、ハルビン線も運休

中であるが、本年7月に開催された実行委員会総会資料等により、路線の利用状況や取り組み概要を紹介する。

(1) ハルビン線

運休となった2020年2月12日現在で、ハルビン線は週4便運航していた。機材はエアバスのA320（151席）またはA321（178席）が使用されている。最近5年間の利用者数・利用率は表4の通り。なお、当該5年間における1週間当たりの運航便数は、時々の需要を反映し、増減している。

ハルビン線の維持・利用拡大に向けて、実行委員会では、昨年度、アウトバウンド及びインバウンドの旅行商品の造成に対する支援や団体旅行への経費支援のほか、月刊情報誌へのハルビン観光PR記事の掲載等の情報発信などの事業に取り組んだ。このほか、運航会社である中国南方航空に対する増便の働きかけや新潟県と友好県省の関係にある黒龍江省政府との共同事業として、ハルビン市において新潟側・ハルビン側双方の旅行会社による商談会を開催した。

2020年度の計画としては、新型コロナウイルス収束後の早期利用回復を図るための路線PR、アウトバウンド対策の継続、宮城県や長野県等隣接県の旅行会社に対するセールス活動等を予定している。

(2) ロシア極東路線

ロシア極東・ハバロフスク及びウラジオストック定期路線は2011（H23）年に休止、2013（H25）年から夏季（7月～8月）のプログラムチャーター便の運航が開始された。最近5年間の利用・運航状況を表5に示す。ヤクーツク航空が、機材としてスーパーJet 100（91席）を使用し運航し

表4 最近5年間の新潟－ハルビン線の利用者数

| 年度 | 利用者数（人） | 利用率 |
|-----------|---------|-------|
| 2015（H27） | 47,100 | 67.8% |
| 2016（H28） | 34,036 | 65.4% |
| 2017（H29） | 24,451 | 72.5% |
| 2018（H30） | 38,904 | 71.4% |
| 2019（R1） | 38,731 | 64.8% |

出所：新潟県空港課

表5 ロシア極東チャーター便の利用者数(人)・利用率(%)・便数

| 年 度 | ハバロフスク | | | ウラジオストク | | |
|-----------|--------|------|----|---------|------|----|
| | 利用者数 | 利用率 | 便数 | 利用者数 | 利用率 | 便数 |
| 2015(H27) | 802 | 73.4 | 12 | 535 | 53.4 | 11 |
| 2016(H28) | 643 | 58.9 | 12 | 386 | 35.3 | 12 |
| 2017(H29) | 461 | 61.3 | 6 | 268 | 56.4 | 5 |
| 2018(H30) | 506 | 67.1 | 8 | 198 | 53.2 | 4 |
| 2019(R1) | 485 | 60.0 | 8 | 259 | 64.1 | 4 |

出所：新潟県空港課ホームページ掲載の各年度の新潟空港利用状況 2020年9月29日現在

ている。なお、年度ごとに運航便数が異なるため、年度ごとの利用者数の単純比較は出来ない。

本年度もヤクーツク航空は、7月から8月にかけてハバロフスク線・8便、ウラジオストク線・4便、計12便の運航を計画していたが、コロナ禍で取り止めとなった。

これまで、実行委員会では、プログラムチャーターの利用拡大による新潟-ロシア極東定期路線の復活を目標とし、団体旅行の経費支援、隣接県旅行社へのセールス活動、メディア・SNSを活用した路線PRや観光スポット紹介などに取り組んできた。また、定期路線就航に向けては、ロシアの航空会社「S7」や「オーロラ航空」などにも働きかけを行ってきた。ロシア極東路線については、本年4月から日本航空及びANAが成田-ウラジオストク線を開設(コロナ禍で運休中)するなど競争が激化しているが、実行委員会としては、コロナ収束後の航空需要を早期に取り込んでいくため、次年度も引き続きチャーター便の運航と利用拡大に取り組んでいくとしている。

6. 新潟空港における貨物取扱の状況

外国貿易貨物を中心に新潟空港の貨物取扱状況を検証する。なお、現在、貨物専用便は就航していない。

(1) 全体の状況

まず、最近10年間(年度)の国内・国際貨物の取扱い実績(重量)を図8に示す。2010(H22)年度~2019(R1)年度の10年間を見ると、国内・国際貨物とも減少傾向にある。なお、2019年度(2019年

4月1日~2020年3月31日)については、年度後半に国内・国際とも路線運休が始まったことから新型コロナウイルスの影響が伺える。

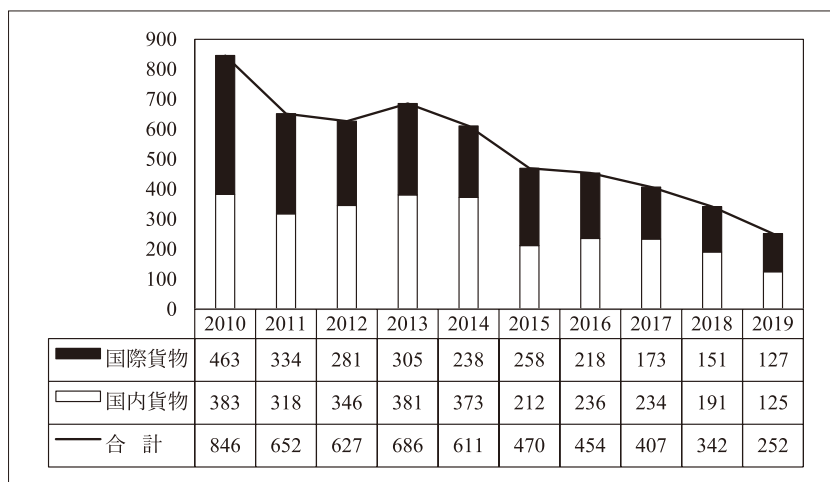
(2) 国際貨物(輸出入貨物)の状況

新潟空港を経由する国際貨物=外国貿易による輸出入貨物の状況について、財務省貿易統計を基に検証する。まず、2010(H22)年度~2019(R1)年度の10年間の輸出入額の推移を図9に示す。

2010(H22)年度~2019(R1)年度の10年間を見ると、上記(1)の重量ベースと同様、2010年度の輸出入合計10億5600万円をピークに年々減少傾向にある。その中で、各年度の輸出額と輸入額にあまり大きな差は見られない。

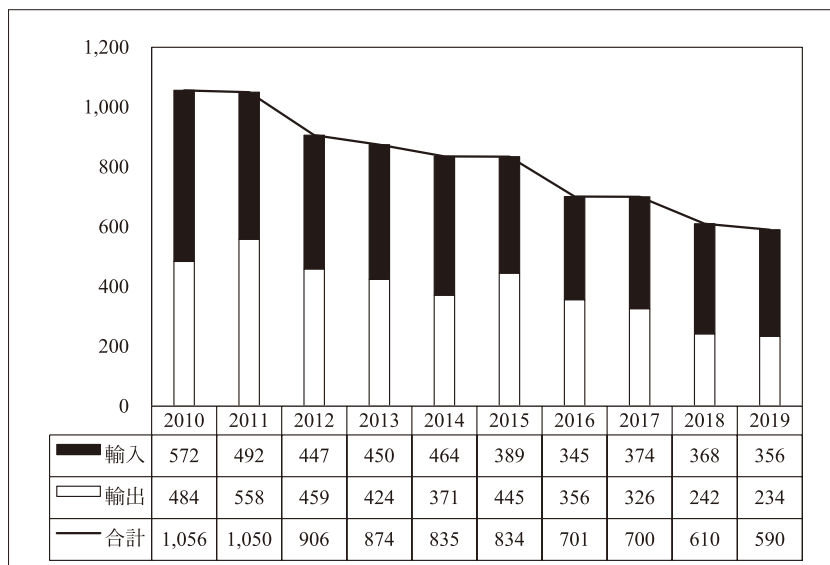
次に、新型コロナウイルスの影響を排除するため、2018年度を例にとり、輸出入

図8 新潟空港の国内・国際貨物取扱量推移(2010~2019年度)(単位:トン)



出所：新潟県空港課ホームページ「令和元年度 新潟空港利用状況」のデータを基に筆者作成 2020年9月29日現在

図9 新潟空港の輸出入額の推移(2010~2019年度)(単位:百万円)



出所：財務省貿易統計 <https://www.customs.go.jp/toukei/info/index.htm> 2020年10月1日現在を基に筆者作成

の相手国・地域、品目を見てみる。

2018年度の輸出品目・金額を表6に示す。表に示す通り、輸出の7割を「食料品及び動物」が占める。更にその大半を占めているのが新潟県の特産である「にしきごい」であり、航空機輸送の速達性が活かされている。

輸出の相手国・地域及び輸出品目を金額の多い順に表7に示す。

表7に示す通り、香港、韓国、中国、米国向けに全体の約9割を占める。また、北米や東南アジア、欧州など新潟空港から直行便が就航していない国・地域にも輸出されており、これら貨物は、新潟空港から直行便が就航している韓国・仁川空港等でトランジットされていると推測される。

同じく、2018年度の輸入品目・金額を表8に示す。輸入の6割近くを「機械類及び輸送用機器」が占めている。このうち9割近くが、通信機や家庭用電気機器となっている。

輸入の相手国・地域及び輸入品目を金額の多い順に表9に示す。

表9に示す通り、韓国及び中国からの輸入が9割を占める。輸出と同様、新潟空港から直行便が就航していない北米、欧州、東南アジア等の国・地域からも物品が輸入されている。

7. 終わりに

本稿においては、トキエアによる国内就航計画やコロナ禍での戦略をはじめ、新潟県の北東アジア路線の活性化方策など新潟空港活性化に向けた様々な取組を報告した。また、旅客の利用状況に加えて、ボリュームは大きくないが、国内・国際貨物の取扱状況についても検証を行った。国際貨物では、速達性が求められる観賞用「にしきごい」が多く輸出されていること、また、新潟空港から直行便が就航していない国・地域とも輸出入貨物が往来していることが分かった。

新潟空港は新潟市の中心部から片道30分を切る至近距離に位置しており、アクセスの良さはこの空港のメリットの一つである。また、国内では北海道、名古屋、大阪、九州など主要経済圏と結ばれているほか、韓国、中国、台湾との国際定期路線

表6 2018年度の新潟空港輸出品目・金額(単位:千円)

| 概況品目 | 金額 | 割合 |
|-------------|---------|--------|
| 食料品及び動物 | 175,626 | 72.6% |
| 特殊取扱品(再輸出品) | 25,214 | 10.4% |
| 機械類及び輸送用機器 | 21,847 | 9.0% |
| 化学製品 | 18,084 | 7.5% |
| 原料別製品 | 879 | 0.4% |
| 雑製品 | 250 | 0.1% |
| 合計 | 241,900 | 100.0% |

出所:財務省貿易統計 2020年10月1日現在

図10 新潟県の特産品「にしきごい」



出所:新潟県ホームページ <https://niigata-kankou.or.jp/areaguide> 2020年10月29日現在

表7 2018年度の新潟空港輸出先・品目・金額(単位:千円)

| 相手国・地域 | 概況品目 | 金額 | 割合 |
|-----------|------------|---------|--------|
| 香港 | 食料品及び動物 | 64,181 | 26.5% |
| 大韓民国 | 小計(以下内訳) | 52,605 | 21.7% |
| | 機械類及び輸送用機器 | 21,847 | |
| | 化学製品 | 18,084 | |
| | 特殊取扱品再輸出品 | 9,100 | |
| | 食料品及び動物 | 3,324 | |
| | 雑製品 | 250 | |
| 中華人民共和国 | 小計(以下内訳) | 51,464 | 21.3% |
| | 食料品及び動物 | 50,832 | |
| アメリカ合衆国 | 原料別製品 | 632 | 19.5% |
| | 食料品及び動物 | 47,186 | |
| シンガポール | 小計(以下内訳) | 18,730 | 7.7% |
| | 特殊取扱品再輸出品 | 14,912 | |
| | 食料品及び動物 | 3,818 | |
| カナダ | 食料品及び動物 | 2,429 | 1.0% |
| マレーシア | 食料品及び動物 | 1,683 | 0.7% |
| 台湾 | 特殊取扱品 | 1,202 | 0.5% |
| その他6か国(注) | 小計(以下内訳) | 2,420 | 1.0% |
| | 食料品及び動物 | 2,173 | |
| | 原料別製品 | 247 | |
| 合計 | | 241,900 | 100.0% |

出所:財務省貿易統計 2020年10月1日現在

注:その他6か国は、タイ、スリランカ、インドネシア、フィリピン、英国、オーストラリア

表8 2018年度の新潟空港輸入品目・金額(単位:千円)

| 概況品目 | 金額 | 割合 |
|-------------|---------|--------|
| 機械類及び輸送用機器 | 208,447 | 56.6% |
| 雑製品 | 62,768 | 17.1% |
| 原料別製品 | 39,628 | 10.8% |
| 原材料 | 27,889 | 7.6% |
| 食料品及び動物 | 24,036 | 6.5% |
| 化学製品 | 4,316 | 1.2% |
| 特殊取扱品(再輸入品) | 935 | 0.3% |
| 合計 | 368,019 | 100.0% |

出所:財務省貿易統計 2020年10月1日現在

表9 2018年度の新潟空港輸出先・品目・金額(単位:千円)

| 相手国・地域 | 概況品目 | 金額 | 割合 |
|-----------|-------------|---------|--------|
| 大韓民国 | 小計(以下内訳) | 247,733 | 67.3% |
| | 機械類及び輸送用機器 | 195,985 | |
| | 雑製品 | 33,400 | |
| | 原料別製品 | 14,665 | |
| | 原材料 | 3,683 | |
| 中華人民共和国 | 小計(以下内訳) | 86,006 | 23.4% |
| | 食料品及び動物 | 22,251 | |
| | 雑製品 | 18,221 | |
| | 原材料 | 18,019 | |
| | 原料別製品 | 15,996 | |
| | 機械類及び輸送用機器 | 6,268 | |
| | 化学製品 | 4,316 | |
| | 特殊取扱品(再輸入品) | 935 | |
| アメリカ合衆国 | 小計(以下内訳) | 10,378 | 2.8% |
| | 原材料 | 6,187 | |
| | 機械類及び輸送用機器 | 3,506 | |
| | 雑製品 | 685 | |
| ドイツ | 小計(以下内訳) | 7,651 | 2.1% |
| | 原料別製品 | 6,631 | |
| | 機械類及び輸送用機器 | 1,020 | |
| マレーシア | 雑製品 | 6,401 | 1.7% |
| ネパール | 雑製品 | 2,784 | 0.8% |
| その他6か国(注) | 小計(以下内訳) | 7,066 | 2.0% |
| | 原料別製品 | 2,336 | |
| | 食料品及び動物 | 1,785 | |
| | 機械類及び輸送用機器 | 1,668 | |
| | 雑製品 | 1,277 | |
| 合計 | | 368,019 | 100.0% |

出所:財務省貿易統計 2020年10月1日現在

*注:その他の6か国は、コスタリカ、イタリア、フィリピン、インド、フランス、ベトナム

を有し、インバウンド・アウトバウンドの人流・物流を担う、新潟県にとって極めて重要な社会インフラである。そのインフラを十二分に活用するため、就航路線の拡大や二次交通の充実など空港の利便性の向上を図ることに加え、トキエアの長谷川氏が提案したように空港そのものの様々な活用策も人や物を集める有力なツールになろう。また、新潟市が生産と普及に力を入れている「食と花」²に代表される生鮮農水産物や加工食品等新たな国際航空貨物の開拓に向けた取り組みも必要と考える。

現在、コロナ禍により航空需要が落ち込んでいる中で、収束後を見据えた再活性化策が必要である。その点、トキエアの新潟空港就航計画は、現在の新潟空港利用者数の約半分に当たる新規需要を産み出し、コロナ禍でも商機が伺える貨物取扱を目標とした注目に値するプロジェクトではあるが、更なる資金手当てや航空運送事業許可の取得等が必要なことから、引き続き官民挙げたサポートが求められる。早期の就航実現を期待したい。

²「食と花の世界フォーラムにいがた」ホームページ参照。http://www.shokuhana.com/