

ますます充実する富山空港

県や関係団体が一体となって開設をはたらきかけてきた富山―大連便が六月十七日就航しました。
これは富山空港にとつて、ソウル便、ウラジオストク便に続く三番目の国際航空路線で、今回の就航により富山と環日本海三カ国を直接結ぶ航空ネットワークが形成されたこととなります。
今月の特集では、富山―大連便就航の意義や、中近距離国際空港として発展を続ける富山空港について、ご紹介します。



祝 富山⇄大連便 就航
平成10年6月17日

富山―大連便就航 中国東北地方の 拠点都市、大連

大連市は人口約五百四十万人。中国東北地方における金融・経済・観光情報の拠点で、経済発展著しい中国の中にあつても、特にめざましい発展を続けており、「北方の香港」をめぐっています。経済技術開発区があることから外国資本の進出拠点にもなっており、日本からの進出企業も二千人に達しています。

また、遼東半島の南端に位置する美しい港町であることから「北方の真珠」ともいわれ、アカシア並木や西洋風の建物が醸し出す独特の雰囲気は訪れる人を魅了してやみません。毎年五月に行われるアカシア祭りや八月の国際ファッション祭りには多くの観光客が訪れます。



▲北方の真珠、大連の中心街



▲異国情緒あふれる懐かしい街(旅順駅)

中国各地へのアクセスも充実

大連周水子国際空港は、北京、瀋陽、長春、上海、西安など中国の国内外四十七都市と結ばれた空の拠点。富山―大連便は、中国全土をぐっと身近にしてくれます。富山を午後一時三十分に出発すれば大連着が午後二時

時四十分(現地時間。以下同じ)。ここで中国の国内線に乗り継げば、遼寧省の省都瀋陽には午後五時二十分着。上海へも午後六時二十五分に到着。このほか北京やハルビンなど、多くの都市にもその日のうちに到着できます。
(注) '98 上半期時刻表を参照

強まるきずな

大連は富山県と友好関係のある遼寧省の玄関口でもあります。富山県と遼寧省は、これまで十四年にわたって交流を続けてきました。近年では、交流の主体も行政だけでなく、民間レベル、住民レベルへと広がりを見せ、交流の中身もいわゆる友好親善から、実質的なものと変化してきています。経済面においても、大連や瀋陽に進出している県内企業はYKKをはじめ、多数にのぼっています。富山―大連便は、さまざまな分野における交流を一層活発にし、富山県と遼寧省とのきずなをさらに強固なものにしていくことでしょう。



▲大連YKKジッパー社

環日本海交流ルートの形成

富山県は、地理的に中国東北地方、朝鮮半島、ロシア沿海地方を結ぶ扇の要に位置しています。
世界最大の人口を有する中国。世界屈指の資源国ロシア。そして世界有数の技術力を誇る日本と韓国。二十一世紀には本格的な「環日本海時代」が到来するものと期待されています。
これら対岸三カ国の主要都市と直通の航空路線で結ばれたことにより、富山県は環日本海時代における交流、協力の中核拠点として、新たな飛躍と発展のときを迎えようとしているのです。

富山を拠点に進む環日本海環境協力

昨年一月に起きたロシアタンカー重油流出事故を契機として、日本海環境問題への関心が高まっています。
このような中、県では昨年、環日本海地域の環境保全等の推進拠点として環日本海環境協力センターを設立するとともに、環日本海環境自治体サミットを開催しました。
また、今年十月には、日本、中国、韓国、ロシア、モンゴルの自治体に参加する北東アジア地域自治体会議'98が富山県で開催され、環境協力をはじめ、経済交流、学術文化交流などが主要な議題として協議されることになっています。



▲昨年7月に富山で開催された環日本海環境自治体サミット



▲昨年、高山市で開催されたエアポートセールス会場風景

問合せ／県庁航空対策室
TEL 0764(44)3463

◆利便性の向上とPRの推進
(1) 国内線では、県民の要望が強い沖繩(那覇)便の路線開設をめざします。

県では、引き続き、富山空港の機能や路線の拡充に努め、新たな航空需要に応えていくことにしています。

環日本海交流の拠点空港
ソウル、ウラジオストク、大連という対岸諸国の主要都市と航空路線で結ばれた富山空港は、県内はもとより北陸全域、飛騨高山、上越、そして昨年末に安房トンネルが開通した長野県からも利用客が見込まれ、まさに、「人」「もの」「情報」が行き交う、環日本海交流の拠点空港としての発展が期待されます。

◆空港拡充整備計画の推進等
(1) 新規路線開設や利用圏の拡大などにより、二〇一〇年の年間空港利用者は一八〇―一九〇万人に達すると予想されることから、これに対応できるようにターミナル施設等の拡充整備計画を推進することになっています。

(2) 国際線では、経済界で期待されている東南アジア便の路線開設をめざします。
(3) 富山空港を発展させる会や県内旅行エージェンツ、航空会社などと協力して、金沢市、高山市、上越市などの隣県地域でエアポートセーブルスを実施し、富山空港の利便性をPRしていきます。

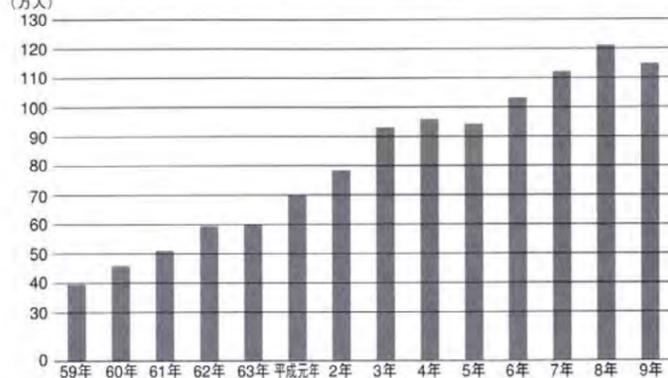
※APID エアクラフト・ポジショニング・インフォメーション・ディスプレイ
空港を中心に半径三十海里(五十六km)の範囲にわたって航空機の位置を把握できる航空機位置情報表示装置。
これが導入されれば、運航の安全性が飛躍的に向上します。

神通川の河川敷を利用して昭和三十八年に開港した富山空港は、昭和五十九年にジェット化されて以来、航空路線も充実し、利便性が飛躍的に高まりました。ジェット化当初は東京便だけだった航空路線は現在、国内線では東京便、名古屋便、札幌便、福岡便、関西便、函館便、長崎便(函館便と長崎便は季節運航)が、国際便ではソウル便、ウラジオストク便、大連便が就航し、中近距離国際空港として着実な発展を遂げています。利用者も昭和五十九年の約四十万人から、平成九年度には約三倍の約百十三万人に達し、県民一人が年一回以上、富山空港を利用していることになりました。

富山空港のあゆみ

昭和38年	8月	開港
59年	3月	ジェット空港開港 東京便1日4往復
60年	4月	東京便1日5往復
平成元年	7月	東京便1日6往復
3年	4月	名古屋便就航(1日2往復)
	6月	札幌便就航(1日1往復)
5年	4月	ソウル便就航(週3往復)
6年	4月	東京便夜間駐機実施 ソウル便週4往復
	7月	ウラジオストク便就航(週1往復)
	11月	福岡便就航(1日1往復)
7年	4月	ウラジオストク便週2往復
8年	7月	函館便就航(季節便)
	10月	関西便就航(1日1往復)
10年	3月	長崎便就航(季節便)
	6月	大連便就航(週2往復)

◆富山空港の年度別利用者数(ジェット化後)



I N T E R N A T I O N A L

中国、韓国、ロシア沿海地方のすべてと航空路線で結ばれている空港は現在、富山空港と新潟空港しかありません。東京の人がウラジオストクへ行く場合は必ず富山か新潟を経由する必要がありますし、大連へ行く場合も、富山―大連便が運航される水・土曜日には成田―大連便がありませんから、羽田・富山経由という方法が選択のひとつとなります。環日本海交流の中核拠点として富山空港が担う役割は大きいのではないのでしょうか。

富山空港の未来を考えるとときに大切なことは、まず第一に航空貨物を重視すること。中国へ進出している県内企業の中には、製品を北京経由の航空貨物で日本へ輸送しているところがありますが、今後、富山―大連便が利用できるようなればコスト削減につながり、経済効果が実感できるようになります。また、航空路線を維持発展させていくうえでも、航空貨物の取扱いを増やすことが有効です。

第二に、空港整備と地域づくりをしっかりと結びつけていくこと。空港を単なる飛行機の離発着場として位置づけるのではなく、地域づくりの核として積極的に活用していく視点が大切です。例えば、ビジネスをサポートする機能を集積して、富山を環日本海におけるビジネスの拠点にするなど、さまざまなことが考えられると思います。また、国際航空路線の存在は地域のイメージアップにもつながります。首都圏で定期的にエアポートセールスを実施するなど、根気よくPRを続けければ、富山空港の発展と富山県のイメージアップの両方につながって、一石二鳥だと思いますよ。



北陸環日本海経済交流促進協議会
理事 調査部長
野村 充さん

未来を展望し、着実に発展を



▲環日本海交流の拠点空港として発展する富山空港