

富山空港の将来のあり方・活性化方策について
報 告 書

平成 21 年 3 月

富山空港の利用促進に関する検討会

目 次

| | | |
|---|---------------------------------|----|
| 1 | はじめに | 1 |
| 2 | 富山空港の現状 | |
| | (1) 利用状況 | 2 |
| | (2) 利用者の住所地・利用目的 | 3 |
| | (3) 富山空港の特徴 | 5 |
| 3 | 空港を取り巻く環境変化 | |
| | (1) 羽田空港の再拡張 | 6 |
| | (2) 北陸新幹線の開業 | 6 |
| | (3) 航空会社の厳しい経営環境 | 7 |
| 4 | 富山空港の将来に向けた基本的方向性 | |
| | (1) 空の玄関口としての機能の確保 | 8 |
| | (2) 国内航空ネットワークの充実・強化 | 8 |
| | (3) 環日本海交流・東アジア交流の拠点空港としての機能の充実 | 8 |
| 5 | 具体的な活性化方策 | |
| | (1) 国内路線 | 10 |
| | (2) 国際路線 | 14 |
| | (3) 空港へのアクセス | 17 |
| | (4) 空港施設の整備 | 17 |
| | (5) 航空貨物 | 18 |

1 はじめに

富山空港は昭和 38 年 8 月に開港し、昭和 59 年 3 月にジェット化が図られ今日に至っている。国内線については、ジェット化以降、これまでの間に羽田便、札幌便、福岡便、関西便、沖縄便（季節運航）のほか、小型機（プロペラ機）による名古屋便、函館便（季節運航）、長崎便（季節運航）、広島西便（季節運航）が開設されてきたが、利用状況の低迷などにより航空会社の路線の見直しが進められ、現在は羽田便、札幌便が定期便として運航されている。

また、国際線は、平成 5 年 4 月に富山空港初の国際定期路線として韓国・ソウル便が就航して以来、平成 6 年 7 月にロシア・ウラジオストク便、平成 10 年 6 月に中国・大連便、平成 17 年 10 月に中国・上海便が就航し、現在は地方管理空港としては全国トップクラスの定期 4 路線が就航するとともに、国際チャーター便についても近年台湾から多くの運航がなされている。

一方、高速自動車道路網の整備や新幹線の整備が着実に進められており、昨年 7 月には東海北陸自動車道が全線開通したほか、平成 26 年度末には北陸新幹線が金沢まで開業されることが予定されており、北陸新幹線の開業は航空路線を含めた本県の交通体系に劇的な変化をもたらすことが想定される。また、平成 22 年秋には羽田空港が再拡張され発着枠が大幅に拡大されるなど、航空分野における整備も進められている。

このような状況の中で、空港を取り巻く今後の環境変化を見据え、新幹線と航空路線がそれぞれの特性を活かしながら、両者があいまって高速交通ネットワークを形成し、県民や県外・外国からの訪問客の高速交通利用の選択肢を確保していくため、平成 19 年 9 月に当検討会が設置され、富山空港の将来のあり方、活性化方策について検討を行った。

この報告書では、平成 22 年秋の羽田空港の再拡張を視野に入れた活性化方策を「当面の方策」、その後平成 26 年度末の北陸新幹線の金沢までの開業を視野に入れて取り組むべき活性化方策を「将来に向けた方策」として提言することとする。

2 富山空港の現状

(1) 利用状況

<国内線>

○ 富山空港の国内定期路線の利用状況は次表のとおりである。

【利用状況】

(単位：千人、%)

| 路 線 | H16 年度 | | H17 年度 | | H18 年度 | | H19 年度 | |
|------------------------|-----------------|-------|-----------------|-------|-----------------|-------|-----------------|------|
| | 利用者 (利用率) | 前年比 | 利用者 (利用率) | 前年比 | 利用者 (利用率) | 前年比 | 利用者 (利用率) | 前年比 |
| 羽田便(ANA) | 898 (71.5) | 105.9 | 873 (70.2) | 97.1 | 995 (74.0) | 114.1 | 969 (69.2) | 97.4 |
| 羽田便(JAL) | 216 (56.7) | 89.2 | 194 (52.1) | 90.2 | | | | |
| 小 計 | 1,114 (68.0) | 102.2 | 1,067 (66.0) | 95.8 | 995 (74.0) | 93.3 | 969 (69.2) | 97.4 |
| 札幌便(ANA) | 107 (54.1) | 102.8 | 105 (52.6) | 98.4 | 109 (55.0) | 103.8 | 107 (52.7) | 97.7 |
| 福岡便(ANA) | 54 (45.7) | 93.0 | 51 (42.1) | 92.6 | 53 (43.7) | 104.4 | 25 (42.1) | 48.4 |
| 沖縄便(JTA) (7・8月の季節) | 5 (62.7) | 92.0 | 5 (61.9) | 102.5 | | | | |
| 名古屋便(NAL) (小牧) | 6 (47.1) | 68.2 | | | | | | |
| 函館便(NAL) (7~10月の季節) | 8 (68.4) | 87.1 | | | | | | |
| 合 計 | 1,294 (65.2) | 101.4 | 1,228 (63.1) | 94.9 | 1,157 (69.4) | 94.2 | 1,101 (66.2) | 95.2 |

※ 福岡便は H19.9、羽田便(JAL)は H18.3、沖縄便は H17.8、名古屋便は H16.10、函館便は H16.10 にそれぞれ路線休止。

<国際線>

- 富山空港の国際定期路線の利用状況及び台湾からの国際チャーター便の運航状況は次表のとおりである。

【利用状況】

(定期路線)

(単位：千人、%)

| 路線 | 運航便数等 (H17~H19年度) | H17年度 | | H18年度 | | H19年度 | |
|----------|--------------------------|--------------|-------|---------------|-------|--------------|-------|
| | | 利用者 (利用率) | 前年比 | 利用者 (利用率) | 前年比 | 利用者 (利用率) | 前年比 |
| ソウル便 | 週3便(火・金・日) (夏期は週4~5便) | 31 (56.0) | 83.7 | 45 (62.5) | 146.8 | 37 (64.3) | 82.5 |
| ウラジオストク便 | 週3便(月・水・金) | 4 (79.1) | 119.7 | 5 (72.4) | 113.2 | 5 (78.2) | 102.7 |
| 大連便 | 週3便(月・水・土) (夏期は週4便) | 29 (62.4) | 93.0 | 32 (63.5) | 109.5 | 29 (61.2) | 92.4 |
| 上海便 | 週3便(火・木・日) | 10 (47.5) | — | 24 (52.7) | 244.7 | 22 (45.7) | 91.3 |
| 合計 | | 74 (57.6) | 106.5 | 106 (60.0) | 143.2 | 93 (58.4) | 88.3 |

(台湾からの国際チャーター便)

(単位：千人、%)

| 路線 | H17年度 | | H18年度 | | H19年度 | |
|-----------------|-------------|-------|-------------|------|-------------|-------|
| | 利用者 (便数) | 前年比 | 利用者 (便数) | 前年比 | 利用者 (便数) | 前年比 |
| 台湾(台北、高雄、台中、花蓮) | 42 (274) | 847.3 | 17 (116) | 39.8 | 30 (260) | 183.8 |

(2) 利用者の住所地・利用目的

<国内線>

- 平成19年6~7月に空港利用者を対象にアンケート調査を実施した結果は次表のとおりである。

【利用者の住所地】

(単位：%)

| 区分 | 羽田便 | 札幌便 | |
|-----|-------|-------|------|
| 県内 | 富山市内 | 27.6 | 30.2 |
| | 県東部 | 5.8 | 14.8 |
| | 県西部 | 15.7 | 28.5 |
| 隣県 | 石川県 | 1.2 | 10.8 |
| | 岐阜県 | 0.7 | 2.9 |
| | 新潟県 | 0.2 | 2.1 |
| 首都圏 | 43.1 | 0.9 | |
| 北海道 | 1.0 | 6.9 | |
| その他 | 4.7 | 2.9 | |
| 合計 | 100.0 | 100.0 | |

【利用目的】

(単位：%)

| 区分 | 羽田便 | 札幌便 |
|-------|-------|-------|
| 観光 | 16.5 | 74.2 |
| 仕事・出張 | 67.9 | 14.5 |
| 帰省 | 6.2 | 3.1 |
| 冠婚葬祭 | 4.0 | 3.5 |
| その他 | 5.4 | 4.7 |
| 合計 | 100.0 | 100.0 |

調査概要

- ・ H19.6～7月の間の各曜日1日ずつ
合計7日間実施（羽田便42便、札幌便7便）
- ・ サンプル数 羽田便2,730人、札幌便582人

<国際線>

○平成18年11月～平成19年10月に空港利用者を対象にアンケート調査を実施した結果は次表のとおりである。

【利用者の住所地】

(単位：%)

| 住 所 地 | | ソウル便 | ウラジオストク便 | 大連便 | 上海便 |
|---------|------|-------|----------|-------|-------|
| 県 内 | 富山市内 | 22.1 | 14.0 | 19.3 | 36.4 |
| | 県東部 | 8.9 | 1.1 | 8.0 | 15.1 |
| | 県西部 | 15.9 | 6.1 | 18.2 | 30.8 |
| 隣 県 | 石川県 | 9.3 | 0.8 | 22.7 | 4.3 |
| | 岐阜県 | 1.6 | 0.8 | 3.1 | 0.7 |
| | 新潟県 | 0.7 | — | 13.2 | 2.1 |
| | 長野県 | 0.4 | — | 2.8 | 0.1 |
| その他都道府県 | | 7.5 | 22.3 | 7.7 | 2.2 |
| 外 国 | | 33.6 | 54.9 | 5.0 | 8.3 |
| 合 計 | | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

【利用目的】

(単位：%)

| 目 的 | ソウル便 | ウラジオストク便 | 大連便 | 上海便 |
|----------|-------|----------|-------|-------|
| 観 光 | 75.3 | 26.6 | 33.1 | 57.5 |
| 仕事・出張 | 16.4 | 61.5 | 32.1 | 26.7 |
| 帰省・私用 | 2.6 | 3.1 | 18.4 | 5.4 |
| 留学・研修 | 2.6 | 3.1 | 10.9 | 5.8 |
| 外国との交流事業 | 1.6 | 3.1 | 3.6 | 3.7 |
| そ の 他 | 1.5 | 2.6 | 1.9 | 0.9 |
| 合 計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

調査概要

- ・ H18.11～H19.10の間の各月1週間ずつ
合計12週間実施
- ・ サンプル数 ソウル便1,671人、ウラジオストク便361人
大連便1,662人、上海便1,437人

(3) 富山空港の特徴

<立地上の優位性>

- 富山空港は神通川の河川敷内に設置されていることから、市街地に近く、地方空港の中でも極めて利便性の高い空港である。

【参考：空港と県庁所在地との公共交通機関での所要時間】

- ・富山空港 富山駅前からバスで 20 分
- ・小松空港 金沢駅前からバスで 40 分
- ・新潟空港 新潟駅前からバスで 25 分

- 北陸自動車道富山 IC から車で 5 分と至近距離であり、高速道路を利用すると新潟県上越地域、長野県白馬・大町地域、石川県東部から最も近い空港となる。

【参考：隣県地域から富山空港への所要時間】

- ・岐阜県高山市 85 km 所要時間 1 時間 45 分（中部国際空港まで 3 時間 55 分）
- ・新潟県上越市 125 km 所要時間 1 時間 30 分（新潟空港まで 1 時間 40 分）
- ・長野県大町市 145 km 所要時間 2 時間 30 分（中部国際空港まで 4 時間 30 分）

- 市街地に近い優位な立地条件に加え、1,507 台分の無料駐車場を有することから、自家用車での利用者の利便性が非常に高い。

（他に有料駐車場 186 台分：料金…1 時間 100 円、1 泊 600 円）

<立地上の課題>

- 東京、大阪、名古屋の三大都市圏のほぼ中間に位置し、それぞれに所在する羽田空港、伊丹空港、関西国際空港、名古屋空港、中部国際空港までの距離が比較的近距离であることから、東海北陸自動車道の全線開通をはじめとした高速交通網の整備の進展に伴い、航空、鉄道、自動車間の競争の厳しさが増している。

- 隣県の石川県に小松空港があることから、富山空港のエリア人口は隣接の岐阜県飛騨高山地域、新潟県上越地域、長野県白馬大町地域を含めても約 160 万人と、小松空港や新潟空港と比較して少ない。

【参考：空港のエリア人口】

- ・富山空港 約 160 万人（飛騨高山、上越、大町、石川県東部）
- ・小松空港 約 200 万人（福井県嶺北、富山県西部）
- ・新潟空港 約 270 万人（福島県会津、山形県南部）

- 市街地・住宅地域に近いことから騒音問題があり、夜間の発着等空港の運用面で制約が生じざるを得ない。

【参考：富山空港の運用時間等】

- ・空港の運用時間 7：00～21：30（14 時間 30 分）
- ・ジェット機の便数（地元との覚書） 1 日 15 便（国際線は 1 路線 1 便換算）

- 北アルプス上空に航空自衛隊の訓練空域が存在することから、羽田便の運航航路に制約がある。

- 空港施設が神通川の河川敷内にあるため、滑走路の拡張や ILS（計器着陸装置）の完備などの面で制約が生じざるを得ない。

3 空港を取り巻く環境変化

(1) 羽田空港の再拡張

- 羽田空港は年間の発着能力が限界に達していることから、平成 22 年秋の完成を目標に滑走路の新設を含めた再拡張工事を進めており、完成後は年間発着能力が大幅に増強され、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図るとともに、国内航空需要枠を確保しながら国際定期便の受入が予定されている。

【羽田空港の再拡張後の発着枠】

- ・発着枠 H17.10 現在・年間 29.6 万回 ⇒ 40.7 万回
(11.1 万回/年の増 ⇒ 152 便/日の増)
- ・増加する発着枠の配分
 - 国際線 ⇒ 3.0 万回/年 (41 便/日 程度)
※ 昼間時間帯のみ。深夜早朝時間帯を含めると 6 万回/年を想定。
 - 国内線 ⇒ 8.1 万回/年 (111 便/日 程度)

(2) 北陸新幹線の開業

- 北陸新幹線は、平成 26 年度末での金沢までの開業を目標に長野－金沢間の工事が進められており、開業後は富山－東京間の所要時間が大幅に短縮されるとともに、乗継なしで東京まで利用可能となるなど、利用者の利便性や輸送能力が大幅に向上することになる。

【北陸新幹線の概要】

- ・開業後の「富山－東京」間の時間短縮効果
現行上越新幹線経由 最短 3 時間 7 分 ⇒ 新幹線 最短 2 時間 7 分
- ・輸送能力
現行特急はくたか 約 5,800 人/日 ⇒ 新幹線 約 8,000 人/日
(12 本/日運行) (12 本/日運行と仮定)

※ ANA 富山－羽田便の輸送能力 (B777・B767) は約 2,080 人/日 であり、現行の JR はくたか・上越新幹線経由の輸送能力と ANA 富山－羽田便の輸送能力を合わせた合計人数を新幹線の輸送能力は上回ることになる。

【参考：新幹線と競合する航空路線（羽田便）の状況】

| 空港 | 航空路線 | 新幹線 | 備考 |
|------|---|----------------------------------|----------------------------|
| 青森空港 | 6便/日 ㊟利用者 741千人 (58.8%) 所要時間 1時間15分 | 東北新幹線・東北本線 所要時間 3時間59分 | H22末東北新幹線開業 3時間20分に短縮予定 |
| 三沢空港 | 3便/日 ㊟利用者 207千人 (65.3%) 所要時間 1時間20分 | 東北新幹線 (H14.12開業) 所要時間 2時間56分 | |
| 秋田空港 | 7便/日 ㊟利用者 851千人 (65.0%) 所要時間 1時間05分 | 秋田新幹線 (H9.3開業) 所要時間 3時間49分 | |
| 山形空港 | 1便/日 ㊟利用者 57千人 (56.6%) 所要時間 1時間00分 | 山形新幹線 (H4.7開業) 所要時間 2時間33分 | |
| 花巻空港 | (東北新幹線開業後に廃止) | 東北新幹線 (S60.3上野開業) 所要時間 2時間21分 | |
| 仙台空港 | (東北新幹線開業後に廃止) | 東北新幹線 (S60.3上野開業) 所要時間 1時間36分 | |
| 新潟空港 | (上越新幹線開業後に廃止) | 上越新幹線 (S60.3上野開業) 所要時間 1時間40分 | |
| 岡山空港 | 9便/日 ㊟利用者 999千人 (73.4%) 所要時間 1時間15分 | 山陽新幹線 (S47.3岡山開業) 所要時間 3時間24分 | |
| 小松空港 | 11便/日 ㊟利用者 1,854千人 (63.6%) 所要時間 1時間05分 | 上越新幹線・北陸線 所要時間 3時間43分 | H26末北陸新幹線開業 2時間22分に短縮予定 |
| 富山空港 | 6便/日 ㊟利用者 948千人 (67.7%) 所要時間 1時間05分 | 上越新幹線・北陸線 所要時間 3時間07分 | H26末北陸新幹線開業 2時間07分に短縮予定 |

(3) 航空会社の厳しい経営環境

- 平成17年頃から高騰してきた燃油価格は、昨年をピークに低下傾向に推移し落ち着きを取り戻しつつあるものの、この間の運航コストの増大、それに伴う運賃引上げによる利用者の飛行機離れ、さらには昨年秋頃からの世界的な経済情勢の悪化などの影響により、各航空会社の経営環境は極めて厳しくなっており、このような中で不採算のローカル路線の整理合理化が進められ、地方航空路線を取り巻く環境は大変厳しくなっている。

4 富山空港の将来に向けた基本的方向

(1) 空の玄関口としての機能確保

- 富山空港は、富山県のみならず、岐阜県高山地域や新潟県上越地域などの隣県地域も含めた、広い利用圏域における国内外との「空の玄関口」という機能を有しており、平成26年度末に予定されている北陸新幹線の金沢までの開業後においても、その機能は富山県及び周辺地域の経済・文化等の発展には不可欠なものである。

(2) 国内航空ネットワークの充実・強化

- 羽田便については、当面、平成22年秋に完成予定の羽田空港の再拡張に伴う発着枠の大幅な増加の機会をとらえ、空白時間帯の解消を図るための増便やダイヤ改善を図ることによって一層の利便性の向上を図ることが必要である。
- 北陸新幹線が金沢まで開業する将来に向けては、羽田空港からの乗継の利便性の高さを活用し、富山空港から直行便の需要が十分に醸成されていない沖縄、九州、四国、東北等の国内主要都市や、羽田空港再拡張で新たに開設されるアジア、欧米の主要都市との国際定期便への乗継利用の促進等により、羽田便の路線価値を高め、羽田便の便数の確保を図っていく必要がある。
なお、その際には、現在運航されているB767やB777などの大きな機材ではなく、100席程度の小型ジェット機による運航も視野に入れた取組みを進めることが重要である。
- また、富山空港の国内航空ネットワークを一層充実させるため、ビジネス需要、観光需要を見極めながら県民ニーズの高い都市へのリージョナルや通勤航空を含めた新たな路線の開設を進め、ネットワークの構築による富山空港の価値を高めていく必要がある。
- これらの施策を推進するにあたっては、航空会社が就航しやすく、また、利用者が利用しやすい空港とすることが必要であり、県が設置管理する地方管理空港として、県民の理解が得られる場合は、航空会社の就航促進のための政策的な措置の導入を検討することも必要である。

(3) 環日本海交流・東アジア交流の拠点空港としての機能の充実

- 富山空港は韓国、ロシア沿海地方、中国遼寧省などとの本県の友好交流や経済交流を背景にソウル、ウラジオストク、大連、上海の国際定期4路線が就航しているが、環日本海地域や東アジア地域の将来の発展の可能性を考えると、本県の経済の発展、国際交流の拡大のためには、現在就航している国際路線はいずれも重要な路線であり、今後、一層の利用促進を図っていく必要がある。

- 特に、国際路線の意義を高め、交流の拡大を図っていくためには、双方向による利用促進を図りながら路線を維持・発展させていくことが重要であり、就航先での富山県の魅力の積極的なPRや、近接する加賀・能登・高山等の観光地と連携した広域観光ルート設定の働きかけなどによるインバウンドの観光客誘致を積極的に推進するとともに、アウトバウンドでは就航先から欧米、東南アジア方面への乗継利用を促進し、富山空港国際定期路線の路線価値を高めていくことが必要である。

- また、定期路線が就航していない台湾をはじめとした環日本海・東アジア地域との交流を深め、双方向での国際チャーター便の運航促進を図りながら、その実績や将来の需要を見極め、県民ニーズの高い都市への新たな路線開設の可能性についても検討を進めていくことが必要である。
特に、国際チャーター便の運航実績が多い台湾については、定期便化を積極的に推進することが重要である。

- これらの施策を推進し、環日本海交流・東アジア交流の拠点をめざすためには、着陸料の軽減など、外国航空会社が就航しやすい環境を整備していくことが重要であり、県が設置管理する地方管理空港として、航空会社の就航促進のための政策的な措置の導入について検討することも必要である。

5 具体的な活性化方策

(1) 国内路線

①羽田路線

<当面の方策>

- 平成 22 年秋に予定されている羽田空港の再拡張工事の完成に伴う発着枠の大幅な拡大に向け、国内線への発着枠の配分の確保を国に要請するとともに、国内航空ネットワークの充実を図る観点から地方路線の充実を航空会社等に要請していく必要がある。
- 現在全日空により 1 日 6 往復運航されている羽田便は、ビジネス利用客が大きなウエイトを占め高い利用率となっているものの、羽田発及び富山発の双方の出発便に空白時間帯が生じており、特に羽田発夕方時間帯における出発便の増便や概ね等間隔での運航について、羽田空港再拡張に伴う発着枠拡大の機会を捉えて全日空に要請していく必要がある。

【参考（平成 21 年 3 月ダイヤ）】

| (羽田発) | | (富山発) | |
|-------|-------|-------|-------|
| 881 便 | 6:50 | 882 便 | 7:05 |
| 883 便 | 8:40 | 884 便 | 8:40 |
| 885 便 | 10:50 | 886 便 | 12:45 |
| 887 便 | 14:30 | 888 便 | 16:35 |
| 889 便 | 16:30 | 890 便 | 18:10 |
| 891 便 | 20:00 | 892 便 | 19:10 |

空白 3 時間 40 分 (885 便と 887 便の間)

空白 4 時間 5 分 (884 便と 886 便の間)

空白 3 時間 30 分 (889 便と 891 便の間)

空白 3 時間 50 分 (888 便と 890 便の間)

- 羽田便の増便等を図るため、大変厳しい経済情勢などから利用者数が減少傾向にある中で、富山空港の立地条件を活かして飛騨高山地域、石川県東部地域などの隣接県からの利用拡大などにより、一層の利用促進を図っていく必要がある。
- 羽田空港から直行便のないウラジオストク・大連へは、「羽田－富山－ウラジオストク・大連」という乗継ぎの利便性が高いことから、首都圏における PR を図っていく必要がある。
- 首都圏からの羽田便を利用した観光客誘致を推進することが重要であり、増加傾向にある個人旅行者や小グループ旅行者に対する空港からの二次交通等の情報について、インターネットなどを活用して正確な情報発信を行うよう工夫していく必要がある。
また、コンベンションの積極的な誘致による羽田便の利用促進を図っていく必要もある。
- 羽田空港は首都圏の空の玄関口であるのみでなく、全国各地に向けた国内ハブ空港の機能を有していることから、東北、四国、九州などの遠隔地に向けた乗継利用の利便性を確保することが羽田便の路線価値を高めるものであり、遠隔地との乗継時間の短縮等による利便性の向上、さらには乗継割引制度の拡大を航空会社に要請するとともに、双方向での需要喚起のため東北、四国、九州などでの富山県の観光 PR の展開による観光客誘致を推進していく必要がある。

- 主に首都圏からの羽田便利用者の利便性向上を図るため、近隣地域にある小松空港、能登空港と連携した「往復運賃の相互利用制度」の導入を航空会社に働きかけ、将来の北陸新幹線開業を見据えた競争力の向上を図っていく必要がある。

<将来に向けた方策>

- 北陸新幹線との競合の中で、羽田便の利用者を確保するためには、RNAV 航法の航路設定や横田空域の返還、自衛隊訓練空域との調整による一層の飛行時間の短縮を図り、羽田－富山間の所要時間を 1 時間未満にすることをめざすとともに、新幹線と競える運賃体系の設定が不可欠であり、国や航空会社に対して強く要請していく必要がある。
- 北陸新幹線の開業により利用者数の減少は避けられないとすると、現在就航している B777 型機（405 席）や B767 型機（270 席）といった大型・中型機ではなく、全日空が平成 25 年頃に導入予定の国産旅客機 MRJ（86～96 席）等の小型機での多便運航による利便性の確保で競争力を高めることが効果的と考えられ、小型多便化を航空会社に強く要請していく必要がある。
- 羽田空港の再拡張後に拡大される、昼間時間帯のアジア各地への定期路線や深夜早朝時間帯での欧米諸国への定期路線との乗継利用の促進、乗継利便性の向上を図り、羽田便の路線価値を高めることで利用を促進していく必要がある。
- 東北新幹線や上越新幹線開業後における「羽田－仙台」「羽田－花巻」「羽田－新潟」各路線の廃止といったこれまでの例から、北陸新幹線の金沢までの開業後は「羽田－富山」便も大変厳しい状況が考えられるが、羽田便は首都圏へのアクセスや直行便のない国内外の主要都市への乗継アクセスの機能を果たすとともに、国際線運航のための地上業務（グランドハンドリング）を担う役割を果たしていることから、一定数の羽田便の運航確保を図ることが不可欠であり、状況によっては、県民の理解が得られる場合、航空会社に対する何らかの支援制度の導入について検討することも必要である。

②その他の国内路線

<当面の方策>

- 現在就航している札幌便は、季節による利用率の変動が大きいこと、インバウンドの利用が少ないこと、ビジネス利用が少ないことから、通年での利用促進、特に 11 月から 4 月までの冬期間について、インバウンド及びアウトバウンド双方での利用促進を図る必要がある。
- 札幌便の冬期間における具体的な利用促進策としては、北海道が本県との歴史的なつながりを背景に、北海道富山県人会や本県からの進出企業等と連携した交流の促進を図るとともに、世界遺産の五箇山合掌集落をはじめとした伝統文化や祭りなどの富山の魅力を PR し、富山への誘客促進を図っていく必要がある。
- また、県内及び隣県地域からの中・高校生の修学旅行利用の拡大を図り、安定的な団体利用を促進していく必要がある。特に県内からの修学旅行利用については、インセンティブとしての助成制度の創設も検討する必要がある。

- さらに、地域に根ざしたプロスポーツを活用した交流として、平成 21 年度から Jリーグに加入した「カターレ富山」と「コンサドーレ札幌」のサポーターによる相互の交流についても、札幌便を利用した相互交流の機会としてとらえていく必要がある。

<当面及び将来に向けた方策>

- 富山空港の機能を向上させ、県民の利便性を確保するためには、富山空港から国内各地への航空ネットワークの充実を図ることが重要であり、ビジネス需要や観光需要など県民のニーズを踏まえながら、リージョナルやコミューター航空機など小型機による運航も含め、新たな国内航空路線の開設や過去に実績のある路線の運航再開を積極的に展開していく必要がある。
- その際に、場合によっては、新規路線開設のインセンティブとして、県民の理解を得られれば、航空会社に対する政策的な支援措置も検討していく必要がある。
- 具体的に考えられる新たな航空路線としては、平成 19 年 9 月で運航休止となったものの年間約 5 万人以上に利用され、現在もビジネスニーズが高い福岡便の運航再開を図り、九州へのアクセス路線の復活を図ることが必要である。また、旅客流動量が多くビジネス需要が高い大阪（伊丹）、名古屋（小牧）などをはじめ、成田、関西、中部の海外へのアクセス路線、さらに観光需要の高い沖縄、仙台、鹿児島などとの路線開設について積極的に検討を進めていく必要がある。
- 特に、ビジネス需要の高い大阪（伊丹）は、関西へのアクセス路線であるとともに、九州、四国方面への乗継利用の利便性も高いことから、路線開設の可能性を積極的に検討していく必要がある。なお、例えば「富山－大阪（伊丹）－福岡」といった経由便の運航の可能性も検討する必要がある。
- さらに、沖縄などの観光需要の高い路線については、夏期または冬期の一定期間のプログラムチャーター便の運航などにより、需要喚起と実績づくりを進めていくことも重要である。

【参 考】

○旅客純流動調査・都道府県間流動の状況（2005年国土交通省調査）

（単位：千人）

| 都道府県 | 航空 | 鉄道 | 幹線バス | 乗用車等 | 合 計 |
|---------|-----|-------|------|------|-------|
| 首都圏 | 864 | 1,059 | 86 | 568 | 2,577 |
| 大阪・兵庫 | 137 | 1,556 | 29 | 259 | 1,981 |
| 愛 知 | — | 308 | 26 | 743 | 1,077 |
| 静 岡 | 20 | 49 | 2 | 55 | 126 |
| 北海道（道央） | 112 | — | — | 2 | 114 |
| 福 岡 | 66 | 24 | — | 23 | 113 |
| 広 島 | 2 | 82 | — | 20 | 104 |

○国内新規定期航空路線ニーズ調査結果

（単位：社、人（片道ベース））

| 開設希望先 | ビジネス利用 | | 観光利用 | | 合 計 | |
|--------|--------|--------|------|--------|-----|--------|
| | 企業数 | 年間利用見込 | 企業数 | 年間利用見込 | 企業数 | 年間利用見込 |
| 函 館 | | | 5 | 1,416 | 5 | 1,416 |
| 仙 台 | 10 | 276 | 6 | 4,440 | 16 | 4,716 |
| 成 田 | 5 | 624 | 10 | 14,820 | 15 | 15,444 |
| 静 岡 | 8 | 324 | 3 | 456 | 11 | 768 |
| 中 部 | 7 | 312 | 6 | 10,836 | 13 | 11,148 |
| 名古屋 | 23 | 924 | | | 22 | 900 |
| 関 西 | 19 | 996 | 10 | 13,248 | 29 | 14,244 |
| 大阪（伊丹） | 26 | 1,800 | 1 | 3,672 | 27 | 5,472 |
| 広 島 | 8 | 336 | 4 | 636 | 12 | 972 |
| 福 岡 | 26 | 1,428 | 15 | 3,852 | 41 | 5,280 |
| 鹿児島 | | | 10 | 3,276 | 10 | 3,276 |
| 那 覇 | 4 | 252 | 26 | 36,972 | 30 | 37,224 |

調査：平成20年4月実施

対象：富山経済同友会会員380社、富山県機電工業会会員168社
旅行業社137社の合計617社

回答：168社（回収率27.2%）

(2) 国際路線

<当面の方策>

- 現在就航している国際定期4路線について、現在行っている国際交流事業促進助成などの利用者への支援を引き続き継続するとともに、青少年の国際感覚を高め国際的な視野をもった人材を育てる観点から高等学校の修学旅行利用を拡大するなどにより、その利用促進を図っていく必要がある。その場合に、修学旅行利用拡大のためのインセンティブとしての助成制度の創設も検討する必要がある。
- 昨年7月の東海北陸自動車道の全線開通などを踏まえ、現在行っている利用圏拡大促進事業助成(県外からの貸切バス経費助成)の充実やエアポートセールスの展開などにより、岐阜県飛騨高山地域や新潟県上越地域をはじめとした隣接県外地域からの一層の利用拡大を図っていく必要がある。
- 現在就航しているソウル、ウラジオストク、大連、上海などへの旅行だけでなく、アジア有数の国際ハブ空港であるソウル・仁川空港や上海・浦東空港を利用したアジア各地、欧米への乗継利用、大連・周水子空港やウラジオストク空港を利用した中国国内各地、ロシア国内各地への乗継利用を積極的に促進し、路線価値の向上を図っていく必要がある。
- 将来の定期便化を視野に入れ、それに向けた需要の醸成を図るため、定期路線のない海外各国において民間事業者や市町村等と連携した富山県の観光PRを積極的に展開し、台湾や香港などからの国際チャーター便の誘致を積極的に行っていく必要がある。

【参 考】

○海外からの国際チャーター便の運航状況

- ・平成18年度 57便 8,007人(うち台湾 55便 7,910人)
- ・平成19年度 132便 15,808人(うち台湾 130便 15,299人)

- 富山空港は県設置管理の地方管理空港であり、環日本海地域や東アジア地域との交流拡大をめざす富山県としての政策的な背景から、路線の維持・発展を図るための戦略的な措置として、例えば着陸料の軽減措置の拡大などの措置を早期に講じていくことが必要である。

<将来に向けた方策>

- 北陸新幹線開業後においては、海外からの観光客の動線として北陸新幹線を活用し、国際路線と新幹線のタイアップによる広域的な観光ルートを積極的に開発するなど、北陸新幹線と共存共栄できる方策を検討していく必要がある。

- 海外からの誘客促進を図るため、富山空港に就航している外国航空会社の国内他空港への路線と連携し、広域的な観光ルートの開発により一層の誘客を図る必要がある。また、航空会社が加盟する同一航空連合内の他社路線との連携についても検討していく必要がある。

【参 考】

- 各航空会社の国内他空港への主な就航状況
 - ・アジアナ航空（ソウル便） 成田、羽田、中部、関西など
 - ・ウジオトリ航空（ウジオトリ便） 新潟、関西（夏季のみ）
 - ・中国南方航空（大連便） 成田、中部、関西、広島など
 - ・上海航空（上海便） 羽田、関西
- 富山へ就航している航空会社の航空連合加盟状況
 - ・スターアライアンス 全日空、アジアナ航空、上海航空
 - ・スカイチーム 中国南方航空

＜当面及び将来に向けた方策＞

- 近年増加傾向が大きい海外からの個人旅行客（FIT）に対応するため、観光ホームページの充実や観光施設等における外国語表記の充実、空港からの二次交通の整備と的確な情報提供などの受入態勢の整備を図るとともに、それらの情報をインターネットなどを活用して広く発信し、個人旅行客の誘致拡大を図っていく必要がある。
- 羽田空港からの国際直行便がないウラジオストク、大連について、乗継手続きが比較的容易な地方空港の利点を活かし、富山空港を首都圏との乗継空港として積極的にPRするなどにより、首都圏からの利用、首都圏への利用を確保していくことも重要である。
- 県内企業のアジア地域を中心とした海外進出が増加し、経済のグローバル化に伴う海外との商取引も増加していく中で、県内企業のビジネスの利便性を高めるとともに、国が推進するビジット・ワールド・キャンペーンなどを背景とした海外観光旅行の増加を視野にいれ、企業ニーズや旅行ニーズを見極めたうえで、新たな国際定期路線の可能性を検討していく必要がある。
- 具体的に考えられる路線としては、ビジネス需要のある香港、広州、バンコクや国際チャーター便の実績が多い台湾などが考えられるが、検討にあたっては富山空港に就航可能な機材の航続距離や所要時間などを考慮し、さらに双方向における観光旅行動向なども十分踏まえたうえで可能性を調査していく必要がある。
- 特に、立山黒部アルペンルートの人気から、近年国際チャーター便の運航実績が多い台湾については、その実績を踏まえながら、通年での誘客促進や相互の交流を推進し、近い将来の定期便化を積極的に推進する必要がある。

【参 考】

○県内企業の海外出張及び新たな路線開設ニーズ調査結果

(単位：社、人 (片道ベース))

| 国 名 | 現在の出張状況 | | 新たな路線開設希望 | | | | |
|------------------------|---------|--------|-----------|----------|------|-----|--------|
| | 企業数 | 年間出張人員 | 開設希望都市 | 運航距離 | 所要時間 | 企業数 | 年間利用見込 |
| ベトナム | 8 | 131 | ホーチミン | 4,330 km | 6時間 | 4 | 30 |
| タイ | 18 | 390 | バンコク | 4,589 km | 6時間半 | 16 | 266 |
| シンガポール | 4 | 72 | シンガポール | 5,298 km | 7時間 | 8 | 204 |
| インドネシア | 7 | 196 | ジャカルタ | 5,778 km | 7時間半 | 6 | 124 |
| 台湾 | 11 | 281 | 台北 | 2,128 km | 3時間半 | 9 | 164 |
| 中国 (北京 ¹⁾) | 6 | 104 | 北京 | 2,101 km | 3時間半 | 5 | 108 |
| 中国 (香港 ¹⁾) | 20 | 606 | 香港 | 2,915 km | 4時間半 | 16 | 299 |
| | | | 広州 | 2,915 km | 4時間半 | 5 | 257 |

調査：平成20年3月実施

対象：県内の海外進出又は海外取引企業 228社

回答：107社 (回収率 46.9%)

※ 一般的な航空機の航続距離

・B737 (160席) 4,500 km・A320 (150席) 4,900 km・MD90 (170席) 4,400 km

※ 一般的な採算ライン 150席の機材・週2便運航で利用率60% ⇒ 9,360人

○国別日本人訪問者数の動向 (アウトバウンド)

(単位：千人)

| 国 (地域) | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ベトナム | 210 | 267 | 321 | 384 | 412 |
| タイ | 1,042 | 1,212 | 1,197 | 1,312 | 1,278 |
| シンガポール | 434 | 599 | 589 | 594 | 594 |
| インドネシア | 463 | 616 | 518 | 433 | — |
| 台湾 | 657 | 887 | 1,124 | 1,161 | 1,166 |
| 中国 | 2,255 | 3,334 | 3,390 | 3,746 | 3,977 |
| 香港 | 867 | 1,126 | 1,211 | 1,311 | 1,324 |

(平成20年版 観光白書より)

○国別日本への訪問者数の動向 (インバウンド)

(単位：千人)

| 国 (地域) | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 |
|--------|-----|-------|-------|-------|-------|
| タイ | 80 | 105 | 120 | 125 | 167 |
| シンガポール | 77 | 90 | 94 | 116 | 152 |
| インドネシア | 65 | 55 | 59 | 60 | 64 |
| 台湾 | 785 | 1,081 | 1,275 | 1,309 | 1,385 |
| 中国 | 449 | 616 | 653 | 812 | 942 |
| 香港 | 260 | 300 | 299 | 352 | 432 |

(平成20年版 観光白書より)

(3) 空港へのアクセス

<当面の方策>

- 現在富山空港へのアクセスとしては富山駅前発着の直行バス及び路線バスが1日19往復、高岡駅前発着の直行バスが1日7往復、南砺市福野庁舎前発着の直行バスが1日4.5往復運行され、概ね羽田便の発着に合わせた運行がなされているが、一層の利便性の向上を図るため、空港－富山駅間のスピーディーな直行バスの運行や快適性の高い新たな車両の導入、魚津等の県東部地域からの運行、既存路線の延伸も含め立山駅、五箇山などの主要観光地との運行など、県内利用者や県外からの観光客がより利用しやすいアクセス路線を確保していく必要がある。
- 富山空港の利用促進を図るためには隣接県外地域からの利用拡大が重要であり、特に岐阜県飛騨高山地域からの利用促進を図っていくため、高山－富山間の路線バスの富山空港乗入れを早急に実現する必要がある。
- 空港からの二次交通について、観光客をはじめとした利用者に的確な情報を発信することが重要であることから、飛行機を含めた県内公共交通の乗継検索システムの導入を図るなどにより、旅行者の利便性の向上を図っていく必要がある。

<将来に向けた方策>

- JR 富山駅が県のほぼ中央に位置し、県内道路網の中心として県内各地へほぼ1時間以内に行けるといふ他県にない優位な特徴を活かし、富山空港とJR 富山駅とのアクセスバスを快適かつスピーディーに運行し、JR 富山駅を基点として県内の主要都市にアクセスできるよう公共交通網を整備するとともに、主要観光地へのアクセスバスの運行や定期観光バスの運行などを検討する必要がある。

(4) 空港施設の整備

<当面の方策>

- 飛行機利用者の搭乗手続きの簡便化を図り、搭乗手続きの時間短縮を図って時間競争力を高めるために航空会社が導入しているチケットレスサービスの効果をあげるには、空港到着から機内搭乗までのスピーディー化を進める必要があり、安全運航に不可欠な保安検査についても、機器の増設や検査要員の習熟化を図って迅速な対応を行うようにしていく必要がある。

<将来に向けた方策>

- 平成19年12月に富山空港に小型気象レーダーが設置され、空港上空の気象情報を航空機に提供することにより冬期間を中心とした悪天候時の就航率改善に成果をあげてきているほか、平成20年8月からは空港への着陸が可能かどうかを判断する最低降下高度が引下げられるなど、就航率の改善のための取組みは進められているが、一層の就航率改善を図るにはILS（計器着陸装置）の完備などが不可欠であり、河川敷空港という特殊な立地条件の中で困難性はあるものの、設置の可能性を検討していく必要がある。

- 空港ターミナルビルについては、平成 18 年 10 月に国内線ビルと国際線ビルの一体化工事が完成して空港利用者の利便性の向上が図られたが、今後の運航路線や運航機材の状況に応じ、搭乗待合室等の必要な施設整備を進めていくとともに、利用者のニーズが高い搭乗待合室内へのビジネスラウンジの設置や、搭乗待合室の売店・飲食施設の充実などを検討する必要がある。
- 空港を利用者だけでなく地域住民も含めた多くの人に利用してもらえるよう、中央ロビーなどのオープンスペースを活用したイベントの開催や周辺の施設などと連携した多様な活用を図り、空港施設の活性化を進めることも検討していく必要がある。

(5) 航空貨物

<当面及び将来に向けた方策>

- 航空貨物の取扱量は、国内・国際とも近年増加傾向にあるものの、特に国際線は運航頻度が各路線とも週 3 便程度であることや旅客人員に応じて貨物積載量に制限が生じることなどから利用しにくい面が考えられ、今後は物流会社との連携を図りながら、可能な限り航空貨物取扱量を増やしていくことが必要である。
- 特に、今後考えられる輸出品目としては短時間での輸送が必要な農林水産物が考えられ、JA をはじめとした農林水産団体等と連携しながら、国内外への出荷等による航空貨物利用の推進を図っていく必要がある。

【参考：航空貨物取扱量の推移】

(単位：トン、%)

| 区 分 | H16 年度 | | H17 年度 | | H18 年度 | | H19 年度 | |
|-----|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|------|
| | 取扱量 | 前年比 | 取扱量 | 前年比 | 取扱量 | 前年比 | 取扱量 | 前年比 |
| 国内線 | 2,174 | 102.7 | 2,292 | 105.4 | 2,464 | 107.5 | 2,257 | 91.6 |
| 国際線 | 188 | 105.0 | 255 | 135.6 | 288 | 112.9 | 272 | 94.4 |
| 合計 | 2,362 | 102.9 | 2,547 | 107.8 | 2,752 | 108.0 | 2,529 | 91.9 |