

ASEANへのゲートウエイ目指す昆明空港



コラムニスト・アジアソウオッチャー
須賀 努

すが・つとむ 東京外語大中国語科卒。金融機関で上海留学、台湾2年、香港通算9年、北京同5年の駐在を経験。現在は中国を中心に東南アジアを広くカバーし、コラムの執筆活動に取り組む。

先日、バンコクから中国雲南省の昆明に行った。久しぶりにプーアル茶の工場を見学したのだ。場所は

大理。大理石で有名だったところで、今も一大観光地だ。昆明からバスに乗ると4時間以上かかるが、飛行機なら35分で着く。大理のような小さな街にも今や空港があることが、中国の発展ぶりを思わせる。

昆明空港は、中国の他の新しい巨大空港と違い、意外とこぢんまりしていた。バンコク行きチケット・イン・カウンターを探していると、中国東方航空の国際線カウンターが並んでおり、その行き先が「ヤングン」「プノンペン」「ビエンチャン」と続いている。そう、昆明空港は中国と東南アジアを結ぶ空の玄関を目指しているのだ。昆明から主要都市までほぼ2時間圏内だから、

非常に利便性が良い。東方航空は上海に次ぐ第二のハブ空港として力を入れていくようだ。

中国には三大エアラインがあり、中国国際航空が北京、東方航空が上海、中国南方航空が広州をそれぞれ拠点としている。完全な国策である。それに続く第四の空港は内陸部の中心都市・成都だったはずだが、調べてみると中国民用航空局は昨年、「三大空港の機能を強化し、同時に昆明、ウルムチなどのハブ空港を育成する」との方針を打ち出していた。

経済力から見れば西部の中心都市は明らかに成都であり、現在も年間3300万人がこの空港を利用している。国際線も欧州への直行便がある。一方、昆明は急速な伸びを示しているものの、今年度でも3000万人の旅客数は見込めない。それで

も昆明に第四の空港を目指させるのは、完全に政治的な要因ではないだろうか。昆明は旅客数を増やすため、東南アジア・南アジア路線の拡大を図り、また既に380億元を投資して新空港の建設を始めている。

地方政府の不良債権問題で「一番先にデフォルトか」と言われたのは雲南省の都市だったとの話がある。雲南省には多くの少数民族が住んでいることから、政府としてもその安定には神経を尖らせている。経済的に厳しいこの地域を活性化させる一つの道、それが東南アジア諸国連合(ASEAN)、南アジアへのゲートウエイということではないか。

来年にはASEAN統合が控えている。中国政府の対ASEAN政策の中心は広西壮族自治区の南寧だが、それは陸路を考えた場合のこと。実

は地理的には昆明の方が優位性は高い。その手段が飛行機。雲南省は大理のほか、麗江、シャングリラ、シーサンパンナなど観光資源の宝庫であり、比較的不便な所が多いことから、当然、航空需要は高まっている。国内外の観光需要を取り込めば、昆明空港のハブ化は推進できるだろう。

だが現実には、ハード面をいくら新しくしてもソフト面が改善されない限り、ハブ空港にはなれない。昨年未だに昆明空港を使った知り合いは「ちょうど大雪が降ってしまい、1日以上完全に空港が麻痺していた」と憤慨していた。「常春の街」と言われる昆明で雪が積もるのは異例ではあるが、その対処法には多くの問題が残った。これまで閉ざされてきた雲南省が開かれるのか、注目される。