

当財団は、2011年4月より、財団法人中部空港調査会（2011年3月解散）から航空・空港に関する調査研究事業を引き継いで、中部圏の航空・空港の発展に資する調査研究・普及啓発に取り組んでおります。

近年、世界の航空自由化・オープンスカイの進展とともに、規制緩和による自由化やLCCと呼ばれる格安航空会社の台頭など、日本の航空を取り巻く環境は劇的に変化しており、地域における空港のあり方も大きく変革してきています。

中部圏に立地する8空港（中部国際空港、松本空港、富山空港、能登空港、小松空港、静岡空港、名古屋空港、福井空港）について、その歩みや現状を関係者のインタビューを交えて紹介します。

第5回となる今回は、富山空港です。

第5回 富山空港 愛称：富山きときと空港 —美しい立山連峰を望む、全国で唯一の河川敷空港—



1. 概要と沿革

（1）全国でも珍しい河川敷空港

富山県における空港の歴史は古く、1933年10月に全国で12番目、北陸地方唯一の飛行場が長さ700m、幅120mの規模で倉垣村に開場された。

当時の使用機は乗客6人乗りのスーパーユニバー

サル機で、東京－富山間を毎日1往復運航していた。当時、富山飛行場は国防上の必要もあったが、民間航空路の開発に先駆的な役割を果たし、太平洋戦争終戦後に廃止された。戦後、富山県民の強い要望により誕生したのが、現在の富山空港である。

富山県の中心を流れる神通川右岸に1,200メー

トルの滑走路やエプロンを持ち、全国的にも珍しい河川敷に位置する空港として1963年8月に開港した。河川の上流から下流へと南北に延びる滑走路は、横風の影響を受けにくく離発着には好都合であるという利点がある。空港からは、東は雄山や剣岳をはじめとする3,000メートル級の雄大な立山連峰、南はなだらかな飛騨山地や神通峡、西は県内を東西に分ける呉羽山丘陵が大パノラマを形づくり、富山の空の玄関にふさわしい美しく豊かな景観を望むことができる。

開港当初はプロペラ機が就航していたが、年々増大する航空需要に対応するため、1984年3月、全国37番目のジェット化空港として、滑走路を2,000メートルに延長し、中型ジェット機3機が駐機可能なエプロンを備える空港へと生まれ変わった。

(2) ジェット化による利便性の向上

1987年7月には需要の高まりに対応して空港の運用時間が13時間（7：30～20：30）となり、同年8月には東京便にボーイング767-300型機が就航し、富山-東京間が約1時間で結ばれ乗客の輸



空から見た富山空港

送能力も倍増した。さらに、2006年4月には運用時間が14.5時間（7：00～21：30）に延長され、富山-東京間の日帰り出張が容易となったことで利便性が格段に向上した。

1991年4月に名古屋便、同年6月には札幌便、1994年11月に福岡便、1996年7月に函館便、と日本各地への就航が次々に始まったが、現在は、羽田便、札幌便の2路線の運航となっている。羽田便は、富山空港の基幹路線として富山県と首都圏を結ぶだけでなく、東京を経由した乗継利用により全国各地を結ぶ重要な航空路線となっている。

国際線は、1993年4月に初の国際定期路線となる韓国・ソウル便が就航して以来、ロシア・ウラジオストク便（現在は運休中）、中国・大連便・北京便（現在は運休中）、中国・上海便、台湾・台北便が就航している。地方空港としては豊富な国際線を持っており、ビジネスや観光など各分野の交流拡大が期待されている。

(3) 市街地・近隣地域からのアクセス

富山空港は、富山市中心部の南約7キロメートルに位置する。市街地から車で15分、富山インターからもわずか5分という利便性に優れた立地で、国道41号線からも近いため、富山県民だけでなく、新潟県上越地方、岐阜県飛騨地方など、他県からも国内外への「空の玄関口」として利用されている。

飛行機の運航に合わせた路線バス（片道400円）はJR富山駅前と空港の間を約20分で結んでいる。

無料駐車場は1,507台、有料駐車場（1時間100円、1日600円）は186台用意されており、週末や行楽シーズン中は多くの利用者がある。

(4) ジェット化に合わせて新装されたターミナルビル

1982年、ジェット化空港にふさわしい設備を備えた新しい空港ターミナルビルを建設することが決定した。新ターミナルビルを建設・運営し、空港利用者に十分なサービスを提供することを目的に、富山県および県内市町村、航空会社、経済界

が協力し、運営会社として富山空港ターミナルビル株式会社が発足した。運営会社には、民間の合理性を取り入れ郷土の発展に尽くすという公的使命を果たすために、第3セクター方式が採用された。1984年新装オープンしたターミナルビルは、敷地面積4,000㎡、3階建て延べ床面積5,112㎡で1階に到着ロビー、2階に出発ロビーが設けられていた。2013年5月現在、1階の吹き抜けの中央ロビーには、到着ロビー、富山市紹介コーナー、観光案内スペースがあり、2階には、立山連峰を一望できるイタリアンレストラン「エアポートキッチン」があり、富山湾の名物白エビを用いたピザ料理が味わえる。また、配置薬で全国に知られ130年の歴史を持つ廣貫堂も出店しており、六神丸や熊胆円、赤玉はら薬などの家庭薬を買うことができるのは富山ならではの趣である。2010年にリニューアルオープンした国内売店「まいどは屋」には、ます寿司や地酒のほか県内各地の名産品、特産品を約2,000種そろえている。そのほか、4階の展望デッキからは、立山連峰を背景に、離着陸する航空機を眺めることができる。特徴的な施設として、エプロン（駐機場）とターミナルビルを結ぶ搭乗橋が挙げられる。河川敷空港のため、堤内地のエプロンと堤防を跨いで堤外地のターミナルとつなぐブリッジの延長は91m（固定橋部56m、可動橋部（パッセンジャー・ボーディング・ブリッジ35m））であり、わが国で最長といわれている。



まいどは屋

2. 現況と課題

（1）利用状況

2004年度に国内線の利用状況は1,294,310人、全路線でも1,391,260人でピークとなり、その後は航空需要が落ち、2009年度、2010年度は937,000人台となっていたが、2011年度は3月の東日本大震災の影響で880,526人となった。

しかし、2012年11月、12月には、対前々年、つまり震災前のレベルまで回復し、4月から11月の累計をみると対前々年で、2,339人の増加となっている。ただし、2013年1月の段階では、対前々年ではほぼ1,000人の減少で、日中関係悪化の影響を受けた形となっている。

国内チャーター便は、2000年10月に八丈島へ初めて運行され、2012年度には沖縄に4便700人の利用があった。

国際便の利用状況は2006年度の105,522人をピークに、最近では2009年度65,530人、2010年度73,696人、2011年度は70,198人と推移している。台湾を中心にハワイ、グアムなど各地への国際チャーター便も数多く運航しており、2012年度には45便、6,000人の利用があった。

（2）北陸新幹線開業による影響

2015年春に北陸新幹線が金沢まで開通する予定である。過去の他地域の事例では、1982年に上越新幹線が開業したのち、新潟空港では1日3便あった羽田便が廃止されている。地方空港では、新幹線との競合によって羽田便が廃止されるこうした事例が少なからずある。

全日空が1日6便を運航している富山-羽田便は、富山空港の重要な基幹路線である。2012年度の富山空港の定期便利用者数は944,559人、このうち羽田便の利用者は796,722人で全体の85パーセントを占める。羽田便は富山空港の収入面の柱でもある。

東京まで片道約2時間という新幹線は大きな脅威で、何らかの影響は避けられないとの見通しである。

（３）国内線の課題

そこで、今後の対策として、乗り継ぎ需要の開拓を進めていくことが課題の一つとなっている。全日空では予約から搭乗日までの日数に応じて３種類の割引を設けており、目的地まで飛行機を乗り継いでも直行便とほぼ変わらない運賃で利用できる。新幹線との競合を踏まえて、羽田便を利用した全国各地への羽田空港経由の乗り継ぎ利用の利便性をPRする利用促進活動に力を注いでいる。

また、修学旅行や研修旅行に対する助成などの利用助成制度の拡充にも努めている。

（４）国際線の拡充

新規需要の活路として、国際路線の拡充が重要である。今まで週２便だった台湾便は、2013年４月から週４便に増便された。ソウルには週３便、上海には週２便が就航しているが、乗り継ぎ需要にも期待をかけている。県内企業が東アジアなどさまざまな国へ進出しており、そうした企業の利便を図り交流が深まるよう、国際路線の拡充と新規路線の開拓を進めている。

３．空港機能の充実強化

（１）冬季就航率向上への取り組み

富山空港の長年の課題である冬季就航率向上のため、2007年12月に小型気象レーダーが設置された。レーダー情報をもとに雲の切れ間を把握して着陸が可能な体制をとっている。2008年８月からは、国土交通省航空局が定めた基準の改正により最低降下高度が引き下げられ、従来よりも15メートル低い高度かつ滑走路に300メートル近い位置で着陸の可否を判断できるようになったことから、悪天候時でも滑走路を確認して着陸できる可能性が高くなった。

さらに2012年冬季からは、国土交通省のXバンドMPレーダーの観測データの活用により、気象状況による欠航率は低減している。

（２）降雪・積雪対策

積雪の多い地方としての対策として、富山空港では12月１日から３月31日までの期間は除雪体制をとっている。除雪作業は、安全運航を確保しつつ航空ネットワークを維持するために重要な業務である。

雪氷滑走路での離着陸は雪氷がない場合と比較して大きな危険が伴うため、各航空会社で機体重量などに基づいて厳しい運航制限を設けている。滑走路を管理する空港管理事務所は、除雪作業によって雪氷を除去し、安全に離着陸できる滑走路状況を確認している。航空ネットワークは、出発・到着双方の運航が安定的におこなわれることが前提となって維持されている。羽田－富山便で使用されている機体は、その他の空港への運航にも利用されているため、富山空港での遅延・欠航は他空港への運航にも多大な影響をおよぼす。空港の除雪は全国の航空ネットワークを維持するという役割も担っている。

除雪作業を行う際は、安全確保のために滑走路を閉鎖する。この滑走路閉鎖は分単位の作業となる。滑走路だけでも90,000㎡、それ以外にも誘導路やエプロンを含めた広範囲の作業を一気に実施しなければならない。精度の高い作業を行うために、路面の摩擦係数の測定（雪氷状況調査）などを実施している。

（３）防災面での配慮

富山空港は、消防防災ヘリコプターや警察ヘリコプターによる山岳遭難者の救助、民間ヘリコプ



消防防災ヘリコプター訓練

ターによる送電線パトロールなどの基地としても利用されている。

毎年秋に開始される空の日記念イベントでは、空港消防車両の展示や、消防防災ヘリコプターによる訓練の様子を市民に公開している。

（４）利便性の向上と、利用推進

富山空港は、利便性向上のために2010年度から空港の利用案内サービスを行う「空港コンシェルジュ」を配置し、2011年度からは駐車場案内システムの運用を開始した。また、2012年には台北便の開設に伴う手荷物検査ラインを増設した。

富山県は、2013年の置県130年と開港50周年を機に、県民に愛着を持ってもらい利用増進につなげることを目指し、置県130年記念事業の一環として、愛称の検討を進めた。

2012年11月9日、空港の愛称は「富山きときと空港」に決まり、石井隆一知事から発表された。

「きときと」は、富山の方言で「新鮮」、「生きがいい」を意味し、県の観光関連のキャンペーンなどでこれまでも目にした富山県の代名詞とも言える言葉である。県鳥にちなむ「富山らいちょう空港」、立山連峰を連想する「とやまアルペン空港」、「とやまアルプス空港」などが最終候補案にあがった中で決定された。

全国では、25以上の空港が地域を代表する歴史・人物・動物などにゆかりのある愛称や通称を使っているが、方言をそのまま用いるケースは富山空港が初めてである。今後、ターミナルビルの屋上看板を刷新し、愛称を表示するなど、広く新愛称を使い、広く告知していくという。

例年9月に開催していた「空の日記念イベント」は2013年8月に予定の開港50周年の祝賀行事と併催し、規模を拡大するなど、空港の魅力をPRする事業の充実も図っている。

3. インタビュー



富山県富山空港管理事務所

所長 平野 幹夫氏

プロフィール

1975年 5月 富山県採用
 2005年 4月 議事課課長補佐
 2008年 4月 新川厚生センター次長
 2010年 4月 高岡厚生センター次長
 2011年 4月 富山空港管理事務所長
 2013年 3月 退職



富山空港ターミナルビル株式会社

代表取締役専務 藤井 眞次氏

プロフィール

1971年 富山県採用
 税務課長、消防防災課長、県立大学事務局次長、総合県税事務所長、県議会事務局次長などを歴任
 2010年 現職
 社団法人全国空港ビル協会監事兼任



富山県知事政策局総合交通政策室

空港施設班長 田原 雅夫氏

プロフィール

1978年 5月 富山県採用
 2005年 4月 高岡市出向（都市整備部次長）
 2008年 4月 河川課主幹
 2010年 4月 富山土木センター次長
 2012年 4月 現職

市街地に近い立地条件に優れた空港

空港周辺に地域振興施設を整備して
 市民の憩いの場に

ー市街地の近くの空港としての工夫についてお聞
 かせください。

田原 1963年 8月に滑走路延長1,200メートルの規模で開港した富山空港は、1984年にジェット機就航で拡張したときに、空港施設用地を確保するために堤防本体の移設整備を実施しました。高速交通基盤の形成に寄与する空港整備の公共事業ですが、生活を営む地元の住民からは、騒音や利用に伴う交通量増大による交通渋滞や事故の懸念などから事業実施に対して反対の意向が示され、賛同を得るための協議を重ねました。地元の要望に耳を傾け、いろいろな地元振興策も含めました。体育館や公園など憩いの施設、文化施設としての

能楽堂や産業活性化の基盤としての役割を果たす富山産業展示館・テクノホールなど、空港の周辺にさまざまな施設をつくりました。

前知事の時代から、県として空港周辺の宣伝対策や公共施設の拡充に努めて地元振興を図ってきました。

平野 空港の隣の総合体育センターには体育館やプールがあり、プールでは競技選手の練習も行われています。

1,000坪もの展示面積を持ち、大型展示物などトラックでホールに直接搬入できるテクノホールでは、大きなイベントの開催も容易にでき、年間を通じていろいろな内容で利用されています。

1987年にオープンした空港スポーツ緑地公園は、航空機の離着陸の騒音を緩和するため設けられた緑地帯にあります。陸上競技場やテニスコートをはじめ空港を臨む展望広場、水の流れるせせらぎ広場、お祭り広場など、楽しいスペースが樹木の中に配置されています。

—交流や学習の場にも利用があるのですね。

平野 保育園や小学校から子どもたちが空港見学に来ます。子どもたちは飛行機が間近で飛び立つのを見るととても喜びます。体の不自由な方々も、ここへきて飛行機の離発着を目の当たりにされ、大空へ飛び立つ壮大さに感動されているようです。

また、毎年秋には富山空港全体を使った「富山空港空の日記念イベント」を行っています。空港施設を開放して、紙飛行機を作って遊んだり、制服を着て写真を撮ったり、実際に空港で働いている作業車にふれてみたり、空港用地内をバスで視察したりして、毎年多くの方に楽しんでいただいています。

市街地に近いからこそ、気軽に訪れていただける地域の方々にも親しまれる空港であるよう努力しています。

藤井 ターミナルビルでは、飛行機に乗らない方も来ていただけるような行事をしていかなければならないと思っています。空港の賑わいづくりの一環として、ロビーコンサートや写真展、絵画展

などを行うようになって4年目になります。ロビーコンサートは年6回くらい開催しており、人気行事として定着しつつあります。特に、富山県出身女性によるアンサンブルグループ「TOYAMA ヴォーカル・ソレイユ」の方々に協力いただき、輝きある声と柔らかいサウンドで音楽を演奏してくださっています。

当社創立30周年記念で行ったフォトコンテストでは、募集期間を10カ月と長めに設定して四季折々の空港写真を募集しました。337作品もの応募があり、飛行機ファンの多いこと、多くの方々が空港に魅力を感じてくださっていることを改めて認識しました。

展望デッキで結婚式を行ったこともあります。立山連峰をバックに、とても素晴らしい式でした。空港は2人にとって「明るい未来に向かって飛び立つ」ピッタリの場所であったと喜んでいきます。



ロビーコンサート

—いろいろな利用があるのですね。

藤井 今後は、富山県の観光資源の情報発信をすることに力を入れようと思っています。

富山には素晴らしい多くの観光資源があることを知っていただきたい。今回はビジネスで来たけれど、次回は観光で行ってみようかな、と思っていただけるよう、チューリップフェア、ホテルイカ観光など、その時期の旬のものをとり入れるなどの工夫をしています。PRというのは、発信して初めて伝わります。富山県の情報発信基地としてのターミナルビルでもありたいと思っています。

空港を維持していくうえでの困難

— どの様な勤務形態ですか。

平野 現在（2013年2月）、総務課と業務課の合計11人という少人数で運営しています。

総務課は人事や予算経理などに関わる事務関係や工事の契約、非常災害時の対応、消火、除雪、各種訓練、保安、安全面などに携わります。業務課は空港の基本施設の維持管理、補修、工事の調査、設計及び施行に関することなどに携わっています。

— 11人という少人数で、7時から21時30分の運用時間に対応するのは大変ですね。

平野 勤務時間は6時から22時まで、週7日間、定休日もなく早番・遅番のローテーション勤務です。

— 降雪の多い地域の空港としてのご苦労はありますか。

平野 除雪作業は冬季の主要業務です。羽田—富山便で運用されている機体は他の空港への運行にも使用されますので、富山空港での遅延や欠航が他の空港への運行にも多大な影響を及ぼします。空港除雪は、全国の航空ネットワークを維持するうえでも重要な作業です。

— 除雪車は県の保有ですか。

平野 富山県が保有して業者の方に作業してもらっています。雪を押し出すプラウ車を6台、プラウ車によって押し出された雪を滑走路外に飛ばすロータリー車を3台、路面の仕上げに使うスーパー車を2台、凍結防止散布車2台を保有し、必要な時に作業してもらう形態をとっています。このほかにも、ブルドーザーとショベルカーを借り上げ、降雪状況に応じて駐車場などの除雪作業も実施しています。

北陸新幹線開通に向けての対策

— 2年後に北陸新幹線が金沢まで開通する影響とその対策についてお聞かせください。

田原 北陸新幹線が開通すると、今まで東京から富山まで上越新幹線を乗り継いで3時間20～30分かかっていたのが、乗り換えなしで最短2時間ちょっとになります。航空への影響は必至です。機材の小型化、さらには減便も避けられないのではないかと考えています。

現在、国内線は乗り継ぎ利用促進、国際線は拡充と新規路線の開拓という2本柱で新幹線対策に取り組んでいるところです。

北陸新幹線の開通まであと2年となり、アンケート調査を行うなど本腰を入れて今後の対策を練っているところです。

— 今後、新幹線との競合にあたっての展望は。

平野 他の多くの地方と同様に富山県も車社会ですが、富山空港には無料駐車場が1,507台あり市街地からのアクセスが非常に良いので、その点では有利なのではないでしょうか。

富山県の自動車普及率は全国3位で、車を2台持っている普及率は全国2位、2台所持者が7割を超えています。それくらい県民の足に車が使われているのです。国の「航空旅客動態調査（平成22年度）」によると、富山市では富山空港までのアクセス時間が30分以内という人が半分を占めています。ドア・トゥ・ドアで考えれば、新幹線との競合でも優位性があります。

田原 ただし、圏域の利用者は富山県で100万人あまり。高岡市から西の人は小松空港も利用しています。小松空港は石川県と福井県の二つを抱えているので2倍の人口を抱えていることとなります。富山県の人口が富山空港の国際線を一本立ちさせていくには難しいと考えられます。

藤井 仙台や新潟などの過去の例では、新幹線ができる羽田便が撤退という厳しい現実がありました。それを、「そうなるのかな？」と悲観的に考えるのではなく、そうならないよう知恵を出し

ていけないといけないのではないのでしょうか。北陸新幹線開業によって富山県への入込者数が増大することから、新幹線と連携して飛行機利用に呼び込める策として、何が可能となるかとプラス思考で考えたいものです。

ーヨーロッパでは、鉄道と航空の連携が利用者の利用促進に寄与したといわれています。

藤井 富山空港は羽田乗継で全国・世界とつながる国内線と地方空港としては全国トップクラスの路線を有する国際線があります。

こうした航空路線環境を踏まえて、遠くからの国内外の観光客が隣接の長野県北信濃地域にある名高いスキー場や、素朴な温かさを感じる日本のふるさとといわれる岐阜県飛騨高山地域へ訪れようとするとき、首都圏からの交通アクセスは時間的にあまりにも不便であるため、利便性の高い富山空港を利用されているようです。

この傾向は、北陸新幹線開業によって、その目的地へのアクセスの利便性はさらに高まるものと考えており、今後、羽田空港の国際線や羽田での国内線乗り継ぎなど充実した航空ネットワークと新幹線や在来線鉄道などと連携し、それぞれの特性、役割をもった交通手段があってこそ、利用者の促進が図られるのではないのでしょうか。

そこには交通手段の利用しやすい料金体系や本数・便数の確保など、利用者の目線での関係者の努力の必要があることは当然のことですけどね。

平野 今後、北陸新幹線と航空会社がお客の奪い合いをするのではなく、全体の市場を増大させるために連携しての利用促進策を展開することが必要であると考えています。

ーインバウンドの場合、富山イン中部アウトなど、互いに協力しあって需要を増やしていくということは考えられますか。

田原 すでに、台湾からの観光ツアーは、富山イン中部アウトがメインです。というのは、地方から入って観光し、最後に大都市で買い物をして帰っていくというもので、その逆は利用がとても少な

いのです。

富山がインにしか使われないと、富山空港から出発する人と、到着する人の割合がアンバランスになります。日本から富山空港で往復しようと思うと、行きの便ががらがらで、帰りの便は満席で席が確保できない。例えば、立山黒部アルペンルートは、台湾の方に好評でたいへん人気があります。アルペンルートのシーズンには台湾からかなりのお客様が来るのですが、富山から出発する方は帰りの席が取れなくてツアーが組めないという弊害があります。

ー日本での空の旅が大衆化したのはここ30年くらいですので、今まで飛行機を使わなかった人が飛行機を使うようになればいいですね。

藤井 座席数の限られた飛行機に比べ、新幹線の輸送量はとても大きく多くの人たちを富山に運んでくれます。運ばれてきた大勢の方が飛行機に乗ってもらえるように、あの手この手を駆使していかなければいけません。リピーターも大切ですので、何度も乗っていただけるようにきちんとおもてなしをして楽しんでもいただける仕組みづくりに総合的に取り組まないといけないと思っています。鉄道会社と航空会社をいかにうまく融合させるか、いかに共に生きる道を探るかということが大切ですね。

ー環日本海諸国と日本を拠点として富山空港の将来像、抱負や方向性などについてお聞かせください。

藤井 富山の経済の発展のためには、この空港はなくてはならない施設です。富山には、海外に進出している企業も多く、中国をはじめ東南アジアにもたくさんの企業が進出しています。例えば、4月から台北便が週4便に増えましたが、台北はアジアのハブ空港的な要素があります。そこからまた、企業が進出しているベトナム、タイ、マレーシア、シンガポールなど諸外国へとつながっていきます。富山空港は、地方空港の中では国際線が充実している空港として評価いただいています。

台北便が増えたことによって、そこから広がるエリアも増えたわけですから、夢も広がっていきます。

富山県の企業経営者の皆さんは、積極的に海外進出に取り組もうとする気質を持っています。そういった経済界とのつながりを見ても、富山空港の国際線は、今後伸びるポテンシャルが高いと見えています。

平野 空港から工業地帯へのアクセスは便利です。この空港の背後に富山八尾の中核工業団地を整備しておりますし、海にも近いので臨海工業地帯も整備しています。

物流では、大型のものや時間がかかってよいものは港湾、高価なものや早く運ぶものは航空となります。物流の条件が整っていないと、企業誘致もなかなかたいへんです。そういう面では、富山空港は1963年からの歴史があり国内では認知されているかなと思います。

また、富山空港は、環日本海諸国と日本を結ぶ拠点として重要な位置にあり、そうした面でも企業の物流、旅客に役立っていると思います。

親しみのある空港として

—開港50周年にあたって、PRすることがありましたらお聞かせください。

田原 2013年は、富山県置県130年、空港開港50周年の年です。記念事業として愛称を募集したところ、「富山きときと空港」に決まりました。

藤井 「きときと」というのは富山の方言で新鮮という意味です。その「きときと」感を、空港に降り立った観光客に感じてもらえる施設でないといけませんね。

「きときと空港」と名前を付けていただいたことで、さらに気を引きしめて、言葉の意味にふさわしい生き活きとした元気を感じる空港づくりに取り組んでいかなければという気持ちです。