

静岡

富士山静岡空港の利用状況が過去最高となっている。今年8月の搭乗者数は82,632人と初めて8万人を超え、単月として開港以来最多を更新した。

好調の理由は、何と言っても中国をはじめとした旺盛な訪日需要にある。2009年の開港時点で国際線はソウル便のみだったが、この8月時点では中国のみで14路線、週46便に上っている。増便の背景には、首都圏の空港に自由に乗り入れできない中国の航空会社が、首都圏に近いオープンスカイ空港である富士山静岡空港を選択していることや、7月23日から開始された運用時間延長の効果も見逃せない。例えば、上海・武漢便は、延長された運用時間帯を利用して週5往復増便され、国際線では過去最高の提供座席数、利用者数も路線として過去最高となった。一方、台北便も好調な訪日需要を背景に過去最高の搭乗率を記録した。

運用時間帯の延長は国際線のみならず、国内線の利用増にもつながっている。基幹路線に位置づけられる福岡便は、従来の1日3往復から4往復

に増便され、8月としては過去最高の搭乗者数を記録した。

開港6年目に入った富士山静岡空港は着実に利用者数を増やしている。この状況を安定させ、さらに利用者数を増やすためには何が必要だろうか。

まず、国際線ではインバウンド(入国)旅行者に対して富士山や葦山反射炉などの世界遺産、あるいはお茶文化などを通して静岡県や日本の歴史・文化を感じてもらうのがもちろん重要だが、同時に県内宿泊やショートトリップ、「爆買い」と言われる中国人観光客の商品購入への対応などを官民協力で進め、地域に確実な経済効果をもたらすための施策が求められる。また、新たな目的で訪日する層への対応も視野に入れる必要がある。例えば、台湾向けのファムトリップの成果として、現在台湾のサイクリストたちが袋井市や浜名湖などを訪れ始めているが、今後は富士山周辺や伊豆にもこうした旅行者を招き入れる工夫が求められよう。一方、アウトバウンド(出国)需要はインバウンドと比較して伸び悩みが目立っており、文化交流などを通して実績づくりをしていくことが望まれる。

国内線は、福岡便こそ好調だが、観光需要がメインの沖縄、鹿児島、札幌各便は企画応募型団体ツアーが不調で利用者減となっている。国内路線の需要開拓には、相手先となる地域の交流拡大の努力が欠かせない。福岡との関係を例にとると、静岡市浜沢に生まれ、博多祇園山笠の生みの親とされる鎌倉時代の高僧・聖一国師をキーワードとして、当初ごく小規模な交流関係が形成されたものが、数年にわたる活動の結果、各種民間団体による様々な交流が進み、静岡、福岡の双方に県人会が設立されるまでになった。現在、対北海道では、松崎町出身で十勝平野開拓の父と仰がれる依田勉三の係わりから、文化や経済面での交流拡大が図られている。また、対沖縄では、富士山静岡空港を民間ベースで支援する富士山静岡空港都市交流ネットワークが、沖縄県うるま市との文化交流を模索し始めている。福岡に続く北海道や沖縄との交流関係の深化が実を結び、富士山静岡空港の利用者増につながることが期待される。

富士山静岡空港の利用者数が大幅に増加



インバウンド客で混雑するターミナル