

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わってきています。

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3回となる今回は、静岡空港です。

（公財）中部圏社会経済研究所
総務企画部主任 折戸 厚子

第3回 静岡空港 ～地方の国際空港として存在感を発揮～

静岡空港は、2012年6月4日に開港3周年を迎えた。利用者は延べ150万人を超え、国内線4路線、国際線3路線と、地方空港として日本有数の規模へと成長している。

海外路線は好調で、2011年の東日本大震災により「防災拠点・災害時拠点」としての重要性がクローズアップされており、また、空港直下の「新幹線新駅」の可能性が現実味を帯びてきたことなどにより、空港の可能性と存在感が増している。



1. 概要と特徴

(1) 富士山に見える空港

静岡空港は、静岡県が設置・管理する地方管理空港である。2つの政令指定都市、静岡市と浜松市のほぼ中間にある牧之原台地に位置する。総事業費約1,900億円（うち空港工事のみ約490億円）と、22年の歳月をかけて計画・建設された。

完成間際に、空港周辺の立木が航空法の制限に抵触する問題が発覚したことなどから、当初計画より滑走路を短縮して、2009年6月4日、国内で98番目の空港として暫定運用ながら開港にこぎ着け、2009年8月27日からは完全運用が開始された。190haの総面積に大型機（ボーイング747 など）も離着陸が可能な2,500mの滑走路を1本有している。

正式名称は静岡空港だが、富士山を臨むことから、空港の愛称を富士山静岡空港としている。

(2) 交通アクセス

静岡空港は、東名高速道路の北約5kmに位置し、静岡（東京）方面からは吉田、浜松（名古屋）方面からは相良牧之原が最寄りのインターチェンジであり、ターミナルビルまでの距離はいずれも約10kmである。

自動車による所要時間は、静岡市から車で約40分、浜松市からは約50分となっている。鉄道を利用する場合には、静岡駅や約4km離れた島田駅などからバスを利用することになるが、空港へのアクセスの主力は車で、約2,000台の無料駐車場が用意されている。

また、計画段階から空港と新幹線を直結することを念頭においていたため、静岡空港敷地の直下に、東海道新幹線がトンネルで通過する珍しい立地となっている。静岡県は、新幹線駅をここに作ることをJR東海に対して要望している。

(3) コンパクトな空港づくり

静岡空港は、駐車場から30分で搭乗できる使い勝手の良いコンパクトなつくりとなっている。

ターミナルビルの2階にある静岡県や静岡空港を紹介する情報発信スペース「スカイフォレスト」では、静岡茶の試飲ができる呈茶コーナーや静岡空港周辺地域のパンフレットが用意されている。

スカイフォレストの隣には、静岡の代表的な名産がほぼそろっている土産店がある。茶どころ静岡にふさわしく、お茶やお茶を使った商品にはかなりのスペースを割いているほか、北海道や沖縄など静岡空港からの就航先のおみやげも取り扱っている。また飛行機グッズなども販売しており、なかでもF D Aのグッズはここでしか買えないものもある。

3階には地元の寿司店が出店したレストランがあり、寿司のほかに、ラーメンや丼物、定食類など、一般的なメニューを一通りそろえており、窓側の席から飛行機を見ながら食事をすることもできる。また、3階の展望デッキからは、目の前の滑走路の離着陸や飛行機の駐機風景とともに、晴れた日には正面から富士山がよく見える。

開港後、時間帯によっては定期便だけでエプロン*が埋まってしまい、ビジネスジェット機などが飛来できない問題が出てきたため、今年3月、エプロンを3機分拡張した。

※飛行場の中で乗員・乗客の乗降、貨物の積み下ろし、燃料の補給、簡易な点検整備などのために航空機を駐機する場所



地元の寿司店が出店したレストラン

(4) 地元の航空会社F D Aの就航

国内線は現在4路線（札幌、福岡、鹿児島、沖縄）、国際線は3路線（ソウル、上海・武漢、台北）が就航している。

日本の地方空港の多くが、羽田すなわち首都圏へ行くための路線が重要な収入源になっているのに対し、静岡空港の就航路線の特徴は、静岡県が首都圏との移動手段が充実しており、所用時間も短いことから、当初から首都圏と結ぶ路線は念頭になく、地域と地域を結ぶ、あるいは地域と海外を結ぶことである。

もう一つの特徴は、静岡空港の開港にあたって、静岡で港湾物流などを手掛ける老舗企業「鈴与株式会社」が航空会社FDA（株式会社フジドリームエアラインズ）を設立したことである。同社は、静岡を中心とするリージョナル航空（小型機で地方の都市間を結ぶ地域密着型の航空会社）を目指しており、JALが撤退した新千歳線、福岡線を引き継ぐなど、静岡空港の国内線を牽引している。



静岡と地方都市を結ぶFDA

（５）運営体制

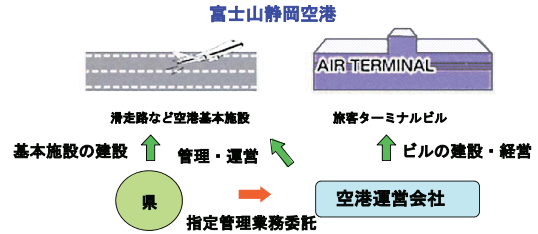
地方空港では、滑走路、エプロンなどは自治体が、旅客ターミナルビルは第3セクターなどの会社が運営しているのが一般的であるが、静岡空港では、指定管理者制度などの枠組みを用いて、県が最終的な管理責任を負うことを前提に、空港管理業務を、可能な限り県内企業13社の出資によって設立された民間企業「富士山静岡空港株式会社」に委託している。

県は、指定管理者制度の導入メリットとして、次の3点をあげている。

- ① 空港基本施設と旅客ターミナルビルを一体的に管理することにより、管理運営業務の効率をあげ、業務に係る人件費や管理コストの縮減を行うことができる。

- ② 民間ならではの創意工夫が発揮できる。
- ③ プロパー職員による管理ノウハウの蓄積が可能である。

■ 空港基本施設は県管理
指定管理者制度で可能な限り会社に業務委託
■ ターミナルビルは、会社が建設し経営



現在の運営体制イメージ図

2. 現況と課題

- （１）低迷する国内線利用者、国際線は好調

開港後、静岡県は、2013年度の搭乗者70万人を基本目標として掲げた。開港1年目に約63万人だった搭乗者は、3年目は約43万人と減少しているが、国内線の路線撤退や東日本大震災の影響が大きい。

国内線は、開港年には6路線が就航していたが、現在は4路線に減少している。一方、国際線は、首都圏に近い空港であることが、海外から高い関心を集め、開港当初からソウル便に大韓航空、アジアナ航空の2社が就航、中国東方航空の上海便就航に加え、チャーター便も好調である。2010年度の外国人出入国者数は12万9,745人であり、全国8位*、国管理ではない地方空港としてはトップに立った。

*成田国際、関西国際、東京国際（羽田）、中部国際、福岡、新千歳、那覇、静岡、仙台、広島の前

2012年からは、台北線の新規就航や、上海線の中国・武漢への路線延伸により、国際線の搭乗者数が国内線に迫る勢いで、国際線への比重が高まっている。

ただし、県の調査では、静岡空港を使った外国人客の主な行き先は7割が「首都圏方面」で、「県内」は3割に届かなかった。

静岡県は、他県の空港と連携し、石川、富山、

長野、山梨、静岡の5県で広域観光圏をつくり、小松（石川）、富山のいずれかの空港と静岡空港を使う南北縦断の6つの観光ルートを設定して、中国の旅行会社に積極的に売り込みを図るなど、「静岡イン、静岡アウト」にこだわらないインバウンド対策に乗り出している。

（２）利用促進事業

空港開港以前から、「富士山静岡空港利用促進協議会」（事務局：静岡県商工会議所連合会内）を中心に、官民挙げての空港の利活用に向けた取り組みが行われている。

開港前より、個人向けの「富士山静岡空港サポーターズクラブ」を発足させたほか、開港後も同協議会の下に設けた「自治体における空港利活用促進に関する研究会」において、修学旅行の利用促進などについて提言を取りまとめている。

また、静岡県の就航便利用状況調査によって、ビジネス客の利用が全体の20%にとどまり、全国平均の42%と大きな差があることが判明したため、2011年には企業向け「富士山静岡空港企業サポーターズクラブ」を発足して、会員企業の出張時での利用にキャッシュバック等の優遇策を打ち出した。会員は約380社（2012年10月現在）に上っている。

（３）経済波及効果

静岡県は、静岡大学と共同で空港開港後1年間の利用実績に基づいて、静岡空港が開港したことによる県内への経済波及効果を調査した。開港後1年間の経済波及効果は245億円（このうち、空港利用者の交通費や飲食代、土産代といった直接的な経済効果は136億円）、雇用創出効果は1,653人と公表した。静岡県は、空港建設費1,900億円のうち本体部分は490億円であり、本体費用の約半額までの経済波及効果は大きいとの評価をしている。

（４）防災拠点としての利活用

静岡県では、東海地震に備えて、県の迅速かつ

円滑な支援受け入れ体制を確保するため、「静岡県広域受援計画」を定めている。その中で、静岡空港は、応援部隊の受け入れ、緊急物質の搬入、重傷者の県外への搬送を迅速かつ円滑に行うための施設と位置づけられている。また、他の都道府県への応援要員を派遣する拠点でもあり、東日本大震災の際にも活用された。

さらに、静岡空港周辺の約16haを「基幹的広域防災拠点」にするよう国に働きかけている。基幹的広域防災拠点とは、国の防災計画に基づくもので、大規模災害時には県境を超えた救援・復旧活動の中心となる。現在は、首都圏と京阪神にしかなく、東海地震や南海トラフ地震が想定される東海地区は空白地域になっているため、東海地区の数か所を候補として選定が進められている。

（５）新たな経営体制の構築

ターミナルビルの運営や、空港施設業務を受託する「富士山静岡空港株式会社」は、2012年3月に静岡県に対して、

- 滑走路や駐機場を所有する静岡県が同社の全株式を買い取り、ターミナルビルも含めた空港全体を県の所有とすること
 - そのうえで、空港の基本施設とターミナルビルの運営権を民間に譲渡し、空港を一体的に運営すること
- を提言した。

一体的運営提言の背景には、国際線の拡大という静岡空港が目指すべき方向性が見えてきたため、空港施設の設備投資に県の主導的な関わりが欠かせないこと、関連施設を空港会社と県が別々に所有していると意思決定に時間がかかること、空港を国の防災拠点化する構想が出るなど利活用面で開港当初との状況が変化していることなどがある。

提言を受けて、静岡県は空港経営の専門家や県内経済団体代表などで構成する「先導的空港経営検討会議」を設置して、空港会社の指定管理が終了する2013年度末までに新たな経営体制を検討している。

（6）新幹線新駅設置の可能性

東海道新幹線が静岡空港の直下を走っていることから、静岡県は、空港の計画段階から東海道新幹線の新駅建設を要望していた。これに対して、JR東海は、静岡駅、掛川駅との距離が短いため新幹線全体の速達性を阻害する問題、過密であるダイヤ編成上の問題、営業運転を行いながらの工事になることなど技術上の問題などから新駅の設置を否定してきた。

しかし、将来、リニア中央新幹線が品川－名古屋間に開通し、「のぞみ」の利用客がリニアに移れば、東海道新幹線の輸送に余裕ができる。このため、静岡県の川勝知事は、中部圏知事会議において、中部圏の南北軸となる中部横断、三遠南信の両自動車道建設を踏まえた「東西多重性ネットワーク」が防災、産業、観光に寄与すると指摘した。「東海道新幹線に静岡空港新駅ができれば、中部圏全域の防災拠点としても極めて有用」との提案には、他県の知事からも賛同の声が寄せられた。

（7）空港ティーガーデンシティ構想

静岡県は、空港を中心施設として周辺の自然景観、環境を活かした「空港ティーガーデンシティ構想」による整備を進めている。空港周辺は茶どころ静岡を代表する牧之原台地が広がり、日本を象徴する富士山を臨み、東に駿河湾、西に浜名湖があるなど豊かな観光資源を有している。整備によって、静岡空港の魅力を向上させ、利用者に親しみを持ってもらうことで、飛行機に乗りたいという気持ちにつながる空港の利活用促進を目指している。

空港敷地内に、石雲院展望デッキや空港施設と展望デッキを接続する遊歩道、農産品特売所とカフェを兼ねたエアポート楽座などを整備して、搭乗者や見学者が楽しめる環境の充実を目指す。

また、構想では、「空・茶・風・海」の四つの道によって、空港周辺の観光資源の魅力を引き出すことを提案している。「空の道」は、空港敷地内の空港を間近に眺める石雲院展望デッキを中心

とした全長7.5km、「茶の道」は空港周辺の森やビオトープを結ぶ全長20km、「風の道」は島田市の金谷坂石畳、お茶の郷博物館、大井川鐵道、木造歩道橋としては世界一の長さを誇る蓬莱橋などを巡る全長33.5km、そして、「海の道」は、吉田公園から牧之原市などを巡り空港周辺に至る全長23km、これら4つの散策路の構想である。



2012年12月オープン予定の石雲院展望デッキ（イメージ図）

3. インタビュー



静岡県静岡空港管理事務所

所長 築瀬 満 氏

プロフィール

1973年 4月 静岡県採用

1996年 6月 磐田郡福田町助役

2007年 4月 総務部防災局次長

2010年 4月 交通基盤部長代理

2011年 4月 現職



富士山静岡空港株式会社

代表取締役社長 吉岡 徹郎 氏

プロフィール

1967年 4月 静岡県採用

2000年 4月 企画部長

2001年 6月 (財)静岡国際園芸博覧会協会会長代理

2005年 4月 静岡県地域整備センター理事長

2006年 2月 現職

地方空港としては珍しく、ソウル便が 1日2便飛ぶ

—静岡空港の現況についてお聞かせください。

築瀬 現在、4年目を迎えていますが、開港1年目は約64万人にご搭乗いただきました。2年目は約56万人です。減少したのは、1年目は開港ブームというご祝儀利用がありましたし、2年目からJALの国内線がFDAに引き継がれ、機材が小さくなったというのが要因です。

3年目は、東日本大震災と原発事故によって、中国、韓国からの観光客が減り、チャーター便がほとんどキャンセルという状態で、約43万人にまで落ち込みました。今年は、昨年よりは20%くらいアップしているのかなという状況です。

この空港は、国際線については相当頑張っていて、国際チャーター便については、開港から22年度までは310機飛んでいました。23年度は90機ですから、相当落ち込んでしまった状況です。目下の課題は、国際線を震災前の状態に戻すことです。特にアジアからのインバウンドの需要拡大が急務になっています。

そのため、チャーター便の増発から定期便につなげていくなどの努力を一所懸命しています。新規路線の就航のために、航空会社に対して支援を強化するとともに県の観光PRをして、アジアからの観光客に、静岡県にしっかり滞在していただくことも必要かなと思っています。それというのも、静岡空港はコンパクトで乗り降りがしやすいため、中国、韓国から観光客が入ってきますが、周辺のビジネスホテルに1泊して、東京や山梨に行ってしまう。帰りも便利な静岡空港を使うけれど、お金を落とすのは東京や山梨でという傾向があるのです。

しかし、静岡県には、伊豆や熱海といった温泉観光地もありゴルフ場もある。そういった魅力を海外の人々に、認知してもらえるように努力しないといけないのかなと思います。

吉岡 静岡空港は、開港当初からソウルへ1日2

便飛んでいます。これは地方空港では珍しいことです。福岡や新千歳は別にして、仙台、広島、岡山、新潟でも1日1便です。2便が維持できるのかわれわれも心配していたのですが、最初の年から2便とも搭乗率が70%を超えています。

それは、インバウンドの韓国の人々にとっては、富士山や東京が近いという魅力があったこと、アウトバウンドの静岡の人々にとっては、韓国はこんなに近く楽にいけるのかという驚きがあったこと、その両方によって2便がいまだに7割の搭乗率で成立しているのだと思います。

また、2社が入っていることで良い意味で競い合いになっています。現在、国内線が若干上回っていますが、逆転するかもしれません。そんな地方空港は他にないですね。

静岡で飛行機に乗ることが普通になった

—アウトバウンドの状況はいかがですか？

吉岡 静岡県は、人口、産業集積は全国の3%と北陸3県や四国4県くらいの規模があります。しかし、それだけの集積がありながら、開港前は、県内のほとんどが90分以内に空港にアクセスできない空港空白地域となっていました。

静岡空港ができる前までは、静岡県で飛行機に乗る人は、人口の10%くらいしかいませんでした。静岡県は所得水準が高い県なのですが、飛行機に乗る人の割合は非常に低かったのです。静岡県民にとって、飛行機はセントレアか羽田へいかなくは乗れない特別な交通機関でした。

3年前の開港で、空港を利用するのが初めての方が多くいました。普通のおじいちゃん、おばあちゃんが初めてとったパスポートを握りしめて、「これから韓国へ観光に行きます。」と緊張した面持ちで空港に来ていました。また、車いすに乗った人や、寝たきりになった人も、飛行機に乗りこんでいく。そういう飛行機に乗ることが普通になった光景をみていると、ああよかったなという気持ちがしましたね。

3年経ち、空港周辺の人々にとって、静岡空港

を使って飛行機に乗ることは当たり前になってきました。この当たり前が静岡県全体にもっとも浸透して、静岡空港の真価が発揮されるのは、10年かかるのではないのでしょうか。私たちの空港の歴史はこれからですから、全国の空港を勉強させてもらって、これから頑張っていくしかないな、というのが今の率直な気持ちです。

築瀬 ご存知のとおり静岡県は東西に長く、約180kmあります。県内は、中部が静岡市、西部が浜松市、東部が三島市・沼津市と分かれています。県民の静岡空港の利用は中部が6割、西部が2割、東部が1割5分と中部に偏在しています。これももう少し静岡県全体に浸透させることを考えていかなければいけません。

また、観光で来る人は多いのですが、収益を上げるために、もっとビジネス客を増やすということも検討していきたいですね。こうした課題解決をはかりつつ、県の総合計画では2013年度までに年間70万人の利用者を達成しようと努力しています。

—教育旅行などに飛行機が利用される機会も増えてきますね。

築瀬 2年前から教育旅行への支援を始め、去年は40校ほどが利用しました。機材が小さく定員が少ないため、学年100人以上で一緒に行こうとしても、1便に乗りきれないという問題があります。そこで、セントレアと分かれて乗るなどの対策をしています。沖縄が一番多く、海外も徐々に増えてきています。

東名に近いため空港見学に立ち寄りやすい

—空港見学者への対応はどのようにされていますか？

吉岡 土日には1日に3,000人程が来ますので、当社がイベントを開催し、それにあわせて県も土日にイベントを開催しています。

夏休みには、4,000人を超える日もありました。今後も、こうしたイベントを開催して見学客を減らさないようにしていきたいです。

築瀬 空港に来てもらうことで、子供たちの「飛行機に乗ってみたい」につなげていきたいと思っています。小学4年生は県の勉強をする学年ですから、小学4年生を中心に、空港ターミナルビル内の情報発信スペース「スカイフォレスト」で、空港のジオラマ模型を前に女性スタッフがクラスごとに空港の概要を説明しています。ただ、ちょうど小学生、中学生が見学に来る時間帯に飛行機が飛んでいないことが多いのが残念ですが。

また、学校だけではなく、町内会や子供会などで空港に立ち寄る方々もいます。東名にかなり近いので、どこかへ行く途中に立ち寄りやすく、空港を見学コースに組み込んでいただいているようです。



スカイフォレストにある空港のジオラマ模型

—静岡空港の周辺は自然に囲まれた見晴らしの良い場所ですね。

築瀬 静岡空港の整備の特徴は、緑につつまれた空港づくりです。静岡空港の敷地は里山でした。山林と茶畑が広がっていたのを地形改良しています。土工量でいうと2,600万 m^3 という大規模工事だったのですが、切り出した土砂を全て埋め立て、残土を一切外へ出さない、環境配慮型の造成計画が採用されました。計画時に航空測量によって、事業計画内ですべての土をやりくりして収まるよ

うに計算しました。

空港敷地周辺の緩衝緑地帯には、もともこの地域にあった郷土種の苗とか種を植えて、まわりの里山と同じような環境に戻るような工事をしています。

小規模空港の改革のモデルに

—静岡空港の運営体制の見直しがされているとうかがっています。

築瀬 国において、空港の経営の在り方が議論されていて、地方にも権限を与えていこうとしています。それにあわせて、静岡空港も2014年3月に5年間の指定管理の委託の期限が来ることもあり、空港運営のあり方を見直しています。空港会社から、県でしっかり計画をたてて、それから民間に委託するといった提言をいただきましたので、現在、県で検討しているところです。

3月に有識者の会議を開催しました。今後、5回くらい会議を開催して、空港の運営を改革するにあたって、どういう方向性があるかを答申としてまとめていく予定です。

吉岡 地方の小規模空港ですから、空港施設とターミナルビルを一体化しても赤字は埋まりません。仙台空港のような大きな空港ではターミナルビルの運営権をいくらか譲渡するかという話がありますが、静岡空港の場合はむしろ補助金付きの運営権の譲渡になるかもしれません。それでも、空港施設とターミナルビルを県が所有したうえで、民間に委託して一体経営することで、より効率的な運営ができるのではないかと目指しています。これが地方の小規模空港の改革の良いモデルになればいいという意識で取り組んでいます。

防災拠点としての空港

—静岡空港の防災対策についてお聞かせください。

築瀬 東日本大震災において、高速道路や鉄道が寸断される中、福島空港が活躍したという例があ

りますが、静岡空港も防災拠点としての位置づけをさらに深めていこうとしています。静岡空港の西側に16haの土地がありますが、そこを国の基幹的防災拠点に位置づけてもらおうと、県が働きかけているところです。

吉岡 最近、南海トラフ地震への備えが盛んに言われるようになってきましたが、もともと静岡県には、東海地震という脅威がありました。空港に防災機能を持たせるという発想は今始まったわけではなく、最初の構想の段階から静岡空港を防災拠点にするという意識があり、さらに強化するために国の防災拠点に位置づけてもらいたいということです。

空港の燃料タンクは、現在2基あり、合わせて200klありますが、そのうち、100klは防災用に県が確保しています。それから、ガソリンスタンドは常時満杯にしていますが、それは数日間停電になっても自家発電装置が動くような体制を考えているためです。燃料タンクの管理、航空機への燃料輸送は、たいていの空港は民間が運営していますが、静岡空港の場合は、静岡県が造って当社が指定管理者として運営しています。

地方における国際空港として

—将来のあり方はどのように考えていますか？

吉岡 ここは地方における国際空港なのです。21世紀はアジアの時代といわれるなかで、地域で国際的な要素を積み上げていくにはどうしても空港が必要ではないでしょうか。ターミナルビルはとりあえずつくりましたが、結果として、需要予測とは違って国際線が伸び、便もさらに増えるかもしれない。そうなれば、ターミナルビルも拡張していかなければいけません。この空港の将来像は国際線がもっと強くなる、そのための計画をしていかなければいけないというのがわれわれの予測であり、期待でもあります。

たとえば、現在5つある国際線のカウンターは4つの定期便で埋まっています。残りの1つは一

番隅にあるため、新しい航空会社きたら、このカウンターでは嫌だと言われてしまうかもしれない。そのあたりも直さなくてはいけないと考えています。空港の需要は時代とともにどんどん変わっていきますから、改造は宿命的なものです。そういう変化に、どうやって計画的にすばやく対応していくかです。

航空会社が安定的に定着して、路線を伸ばしていく対策も積極的に打ち出していきたい。それは、経済効果や国際交流の進展といった視点で、県民の方々にとらえていただきたい。マスコミからは空港管理費が赤字だという報道のされ方をされませんが、空港だけが特別なインフラではなく道路などと同じ基礎的な社会基盤なのです。

マクロの視点で、大切な交通インフラである空港の効果を認識していただけるように努力していきたいと考えております。

築瀬 静岡空港に新幹線が止まるようになれば、ものすごい経済効果があります。それにはJR東海との話し合いが必要ですが、短期的局所的な話ではなく、グローバルで考える必要があります。

また、現在、富士山を世界文化遺産に登録しようと活動していますが、登録されると、大きなインパクトになるでしょう。「富士山静岡空港」を使って富士山に行こうという人も増えてくると思います。韓国や中国の人達も、富士山が好きで登山しているので、さらに集客できると思います。それを良いきっかけに、空港として、もう少し戦略的に対策をしていかなければいけないかなと思います。

それから、航空貨物に関してですが、今年4月14日に静岡県内の新東名が約162kmが開通しました。新東名は静岡県の山側を通っていますので、内陸部の企業立地などに力を入れていこうと、「内陸フロンティア」という戦略を打ち立てて検討しています。

東名に加えて新東名が開通し、横軸はしっかりできました。しかし、中部横断道路や三遠南信道路などの縦軸は、まだつながっていないところが

あります。

縦軸、横軸ともにしっかりしてくれば、物流も勢いを増してきます。静岡県は製造業が盛んですから、そうした物流を空港に乗せていきたいです

ね。本格的にやっていくことになれば、現在の13時間の運用時間では難しくなるため、地元の人々といろいろ調整していくことが今後の課題になってくると思います。

静岡空港概要（2012年9月末日現在）

位置	静岡県牧之原市
空港種別	地方管理空港
設置管理者	静岡県
開港時期	開 港 2009年6月4日
アクセス	http://www.mtfuji-shizuokaairport.jp/ 電車 JR東海 島田駅（バス25分） バス 5路線 多便
供用時間	13時間（7：30～20：30）
基本施設	面積 192ヘクタール 滑走路 2,500m×60m（12/30） 駐機場 8バース 大型ジェット 2バース 中型ジェット 1バース 小型ジェット 5バース
付帯施設	駐車場 2,000台 無料
主な関係団体	富士山静岡空港利用促進協議会
就航航空会社	国 内 2社 国 際 4社
就航便数	国 内 35便（週） 国 際 21便（週）
就航都市数	国 内 4都市 国 際 4都市
窓 口	静岡県文化・観光部空港利用政策課 静岡県静岡市葵区追手町9-6 054-221-3355 http://www.pref.shizuoka.jp/kuukou/contents/ 静岡県静岡空港管理事務所 静岡県牧之原市坂口3336-4 0548-29-2201 富士山静岡空港株式会社 静岡県牧之原市坂口3336-4 0548-29-2000 http://www.fujiair.jp/
方針・戦略等	静岡県総合計画 http://www.pref.shizuoka.jp/kikaku/ki-220/newplan.html
就航都市	国 際 ソウル、上海・武漢、台北 国 内 新千歳、福岡、鹿児島、那覇
就航航空会社	国 際 大韓航空、アジアナ航空、中国東方航空、チャイナエアライン 国 内 全日空、フジドリームエアラインズ（FDA）
そ の 他	FDA本拠地 自治体と民間が協力して運営する全国初の地方空港。 滑走路などの基本施設の建設を静岡県で行い、建設後は県が最終的な管理を負う事を前提に、可能な範囲で管理業務を民間会社（富士山静岡空港株式会社）に委託している。