神戸空港を起点に松本（長野県）、出雲（島根県）を結ぶ路線を10月27日に開設するフジドリームエアラインズ（FDA、静岡市）。12月には神戸―高知線も就航させる。神戸空港の活用や、地方空港同士を結ぶ同社独自の戦略について、三輪徳泰社長に聞いた。

――FDAにとって神戸空港の位置付けは。

「名古屋、静岡に次ぐ第3の拠点にしたい。当初から機体を1機、整備要員を3～4人配置し、増やしていく。神戸を西日本の拠点に選んだのは空港の規模や後背人口が当社にぴったりだから。西は姫路あたりも利用圏と考え、出雲周辺から神戸経由で関西国際空港を利用する客も見込む」

「出雲は観光路線として底堅く、松本や高知はビジネス客と観光客が半々程度と想定している。各路線とも初年度は搭乗率が6割を超えればよいが、認知度が高まる次年度の夏ダイヤからは65～70%を狙う」

――神戸空港への期待と課題は。

「国際線は狙わずとも、地方と地方を結ぶ路線の拠点になれば特徴を出せるはずだ。まずは3路線だが、東北や新潟なども将来の就航先候補になる。1日80回に広がった発着枠をさらに広げてほしい。通勤・通学時間帯に混雑するポートライナーについてはバスの増便を含め改善が必要だ」

――関西市場についてはどう見ますか。

「大阪・関西万博や大阪が誘致しているIR（統合型リゾート）で人の往来は活発になるだろう。和歌山県からは南紀白浜空港への就航を期待されているが、まずは神戸就航を軌道に乗せてから。南紀白浜や関西空港からチャーター便を何便か飛ばした実績はある」

――初就航から7月で10年を迎えました。

「昨年の利用者は約140万人。今年は150万人を超える見通しだ。地方と地方を結ぶという戦略は最初は苦労したが、ようやく便利だと認知されてきた。さらに人口が減ったり災害が増えたりすれば遠距離の鉄道輸送が困難になる地域が出てくるかもしれない。地域に高速交通手段を提供し続ける重要な仕事だと考えている」

――国際線進出など将来に向けての戦略は。

「2年ほど前に国際チャーター便を真剣に検討したが、現状では難しい。乗客に占める外国人旅行者の割合はまだ2～3%。海外からネットでチケットを直接購入できる仕組みを整えた」

「12月に2機増えて16機体制になる。人員養成に時間がかかるので1年に1機程度は増やせればと思う。ビジネスモデルが違う格安航空会社（LCC）とも競合はある。座席間隔の広さやサービスで対抗するほか、LCCでは就航が難しい地方路線の開拓に力を入れる。韓国からの観光客減少で苦しむ対馬（長崎県）へのチャーター便を増やすなど、地方創生も意識して日本一のリージョナルエアラインを目指す」