

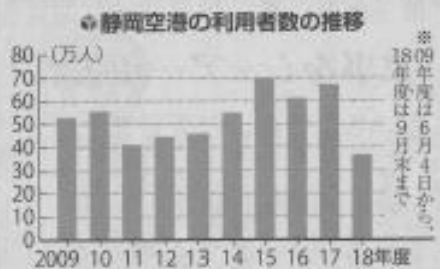
# 再三延期 逆風の開港



2009年6月、静岡空港が開港した。赤字が続き、時に批判にさらされてきたが、増改築工事が進み、来年4月には民営化される。空港のこれまでの道のりをたどるとともに、ポスト平成時代の姿を展望する。

29日、新国際線ターミナルの供用開始を翌日に控え、内覧会が開かれた。搭乗待合室や出国エリアの一部が報道陣に公開され、新しく導入される手荷物検査のための機械がぞろぞろと見えた。

県は2016年に増改築工



拡張工事が進む静岡空港

事に着手。既存スペースを国際線とし、増築部分を国内線にした。延べ床面積が約1.5倍に増え、国際線の発着は1時間1便から3便まで可能となる。テナント用のスペースも拡張される。県の担当者は「利用者が快適に過ごせるようになり、新しい路線を誘致しやすくなった」と話す。

17年度の利用者は前年度より10%多い約67万人だった。開港前の需要予測の1/3、8万人には遠く及ばないが、国内線の利用者数は今年9月

## 10年目 民営化に光

まで20か月連続で前年同月を上回っている。視界不良が続いていた空港に、明るさが見え始めている。

静岡に空港をつくる構想は、国の「1県1空港」政策の中で持ち上がり、1987年12月、現在の島田市、牧之原市(旧榛原町)にまたがる地域に設置場所が決まった。約1年後に年号が変わり、空港建設の歩みは平成とともに進んだ。だが、当初から採算を危ぶむ声があがり、その道のりは平坦ではなかった。

2001年には、建設の是非を問う住民投票条例制定を求める直接請求が県に提出された。条例案は県議会でも否決されたが、その後も空港不要論は根強かった。

地権者からの土地買収の難航や、土地の取用を巡る県側のミスなどで開港は再三延期となり、当時の石川新延知事が辞職する事態に発展した。ようやく開港したのは09年。当初の予定から8年遅れた。

十分な路線が確保できず、不景気という逆風のなかでの輸出だった。

「土地を提供した個にしてみれば、ようやくという思いだった。地域に愛される空港になってほしいと思った」。榛原町の地権者会長を務めた大関住男さん(71)は話す。

「多くの方が本当に活用

され、今の静岡空港があると聞いている。重責に身を細くしたい」

11日、空港運営会社の社長に就任した三菱地所の西村等さん(51)は、記者会見でこうあいさつした。来年4月からは、静岡空港の運営を三菱地所・東急電鉄グループが担う。

同社が利用者増加の方きとみているのは、航空路線とバス路線の充実だ。例えば仙台空港は、民営化後、高速バスを福島や岩手、山形県などに走らせ、LCC(格安航空会社)を誘致。利用者数は、2年で約30万人増えた。

静岡空港までの路線バスは現在、静岡、島田、藤枝市からしかない。同社は、山梨県や神奈川県西部などへのバス路線の整備を検討。空港の利用者を23年度に100万人、38年度に135万人に引き上げることを目指す。

長く空港の計画や振興に携わってきた県文化・観光部長の渡辺真一郎さん(56)は、空港の民営化を理想としていた。自治体ではできない思い切った投資や、民間企業との連携などを見込んでのことだ。開港から10年、ようやく実現する。「長距離移動の選択肢として、静岡空港は着実に県民に認知されるようになってきた。民営化できたら、可能性をのばしてほしい」。こう期待している。