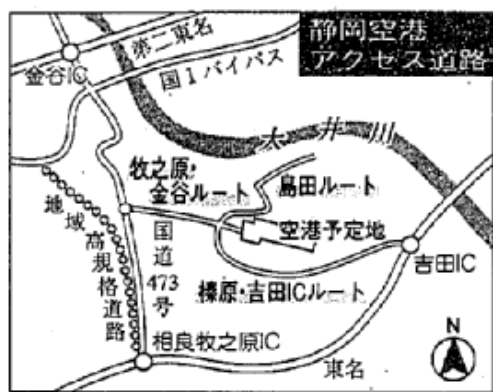


静岡空港設置許可

アクセス道路整備急ぐ

県道 牧之原・金谷を最優先

二十六日、運輸省から静岡空港の設置許可を得たのをきっかけに、第二東名を結ぶ道路など利用しやすいアクセス道路網の整備を急ぐ。空港と、計画中の地域高規格道路を結ぶ県道牧之原・金谷ルートの整備を最優先する。



国道1号バイパスと東名・相良牧之原インターチェンジ(IC)を結ぶ地域高規格道路八・四の環境アセスメント手続を既に進めており、早期にルート選定の事業着手につなげる。メインのアクセス道路に延長四キロで幅員二十メートルの四車線、設計速度時速八十キロの自動車専用道路とする。空港本体の具体化に合わせ測量と用地買収交渉を本格化する。

このほか、空港と東名吉田ICを結ぶ橋原・吉田ICルート(延長六・五キロ)と空港と島田市街地を結ぶ

- ◇静岡空港の歩み
- 昭和62年12月 空港建設予定地を「橋原・島田」に決定。
 - 平成元年12月 静岡空港基本計画案を公表。
 - 3年11月 第8次空港整備5カ年計画で静岡空港が「予定事業」に(閣議決定)。
 - 5年6月 航空自衛隊静岡飛行場との空域調整が解決。
 - 同8月 「予定事業」から「新規事業」へ格上げ。
 - 6年4月 橋原町で知事と地元代表者らとの懇談会。
 - 7年3日 環境影響評価の手続きを終了。島田市、金谷町の地権者会と同意取得協議に当たっての「覚書」を締結。
 - 同4月 橋原町の3地権者会と同「覚書」を締結。
 - 同8月 地権者と知事との懇談会を地元1市2町で開催。
 - 同12月 運輸省に設置許可申請。
 - 8年3月 運輸省が島田市で地元公聴会を開催。
 - 同7月26日 運輸省が空港の設置を許可。

島田ルート(同六・七キロ)を整備する。ともに幅員十メートルの二車線の県道として、国道473号のバイパスにもなる。地域高規格道路を既にある県道細江・金谷線の一部を利用して橋原・吉田ICルートを整備する。地域高規格道路は御前崎建設に力を入れる。

静岡空港設置許可 経済界の反響

運輸省は二十六日、静岡空港の設置許可を出した。県内経済界は設置許可を歓迎し、一日も早い開港を期待する声が多かったが、建設地の適定の経緯も絡んで、東・中、西部ではその期待感にかなりの温度差もあった。反対運動や用地交渉への懸念、アクセスの整備への注文も多く聞かれた。

明るい将来を象徴 新幹線駅も前進を 無理をせず慎重に

東部からの利用は新幹線駅を以てアクセスをどうするかなど課題はあるが、行政当局には地元の方々の理解を得て、円滑に事業を進めてほしい。

青島広幸 県民間空港開設研究会代表世話人(静岡商工会議所副会頭) 地理的に日本の真ん中で大動脈が

今井利昭 日本交通公社静岡支店長 富士山に一番近い空港の早期開港と国際便就航が待ち遠しい。日本を訪れる外国人はアジアを中心に増加一途。迎える側の都合ではなく、訪れる人の利便性に配慮されたホスピタリティのこめられた地方空港にしてほしい。空港により、静岡県はさらに豊かになる。

鈴木修次 スキ社長 これから本格的に設置に向けて準備にかかることになると思われるが、急がず、無理をせずに、慎重に諸施策を進めていただきたい。

河合滋河 合資器製作所会長 期待は特になし。三遠南信道路や伊勢湾口道路など交通網が整備され、中部新国際空港へのアクセスが整うと、静岡空港の位置付けも難しくなるのではない

か。

中村雄次 浜松酒造社長 (県民間空港開設研究会西部地区代表世話人) 政治的なバランスで建設地が決定した空港だが、交通手段として不可欠なインフラだ。用地買収が今後の焦点となるが、誠意の上に誠意を重ねて交渉に当たってほしい。後は航空会社などの需要予測を踏まえ、それに合わせた施設にしてほしい。国内、国際線を共用化した施設が望ましい。