

成田空港C滑走路、34年12月末完成へ

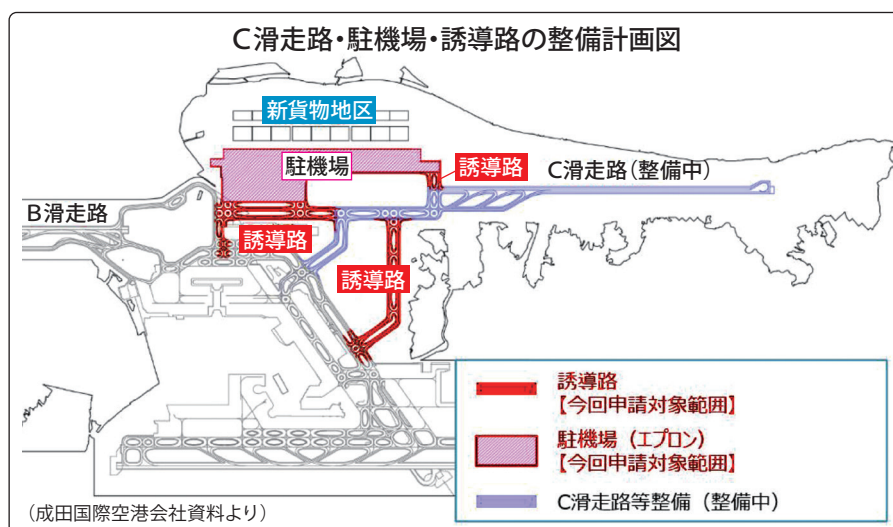
■新貨物地区供用は30年代初頭を維持

成田国際空港会社（NAA）は19日、C滑走路（3500メートル）の完成予定期日を2034年12月31日とすることを国土交通相あてに届け出た。完成後、一定の期間を経ての運用が想定されるため、供用開始は「30年代前半」を目指すことになる。併せて新貨物地区に必要な誘導路および駐機場の整備について、航空法に基づく変更許可申請を行った。現時点でNAAは、C滑走路の北側に整備される新貨物地区の供用開始時期に関して従来の「30年代初頭」を維持している。貨物地区の前面に整備される駐機場や周辺誘導路の工事の進捗状況と関連するため、「一部先行供用」「段階的な供用開始」など流動的な側面がありそうだ。

成田空港のさらなる機能強化は、B滑走路（現行2500メートル）の延伸（3500メートル化）、C滑走路の新設を柱としている。当初は28年度末を計画していたが、NAAは必要な用地確保に至ったB滑走路延伸部を先行供用する判断に至った。

B滑走路延伸とC滑走路は同時供用を前提に離着陸の運用が計画されていた。C滑走路の供用開始時期が見通せない状況となったため、B滑走路延伸部の供用も、C滑走路供用までの間は当初計画を変更することになった。そのためB滑走路延伸部に平行誘導路を整備する。当該工事の実施を受けて、B滑走路延伸部の供用開始は29年度内（30年3月末まで）に変更された。供用開始時期に遅れは生じるものの、B滑走路の先行供用によって、運航の安全性・安定性の向上、長距離便や貨物便の就航環境の改善などの効果が見込まれる。

供用開始時期が見通せない状況となっていたC滑走路に関してNAAは今回、C滑走路や誘導路、駐機場の完成期日を34年12月31日とすることとした。そのうえで「C滑走路、新貨物地区などについて、任意での用地取得に向けて最大限の努力を行うことと並行して、30年代前半の供用開始を目指す」とした。誘導路の新設延長



は7044メートル、駐機場の新設面積は82万3664平方メートル。

新貨物地区に関しては、駐機場や誘導路の整備の進捗に合わせた形での部分運用という可能性もあるとみられ、現時点では従来計画である「30年代初頭の供用開始を予定し、需要に応じて拡張する」というスキームを維持する。

成田空港はB滑走路延伸・C滑走路新設で年間発着容量（現在34万回）が50万回に拡大する。時間値（1時間当たりの最大発着回数、現在72回）は98回に増加する。国際線を中心に航空需要の拡大が見込まれる中で、発着回数増加に対応できる受け皿が確立されるとともに、ピーク時間帯の混雑緩和、就航の利便性向上につながる。年間貨物取扱容量（現在240

万トン）は350万トンに拡大する。

滑走路延伸・新設を受けて再編が実施される各種施設の概要は、24年7月にNAAが策定した「『新しい成田空港』構想とりまとめ2.0」に基づく。新貨物地区に関しては、B滑走路とC滑走路の間となる、新規に用地を取得する空港東側エリアを候補地としている。これはD滑走路の配置とバランスのとれた位置にあるD圏央道とのスムーズなアクセスが可能であるD土地利用規制の弾力的活用による空港隣接地との一体的な運用が可能である——といった条件を備えていることを勘案した。

旅客ターミナルは「ワンターミナル」構想のもとで本館（チェックイン、出入国審査、保安検査など）を集約する。候補地は現在の第2旅客ターミ

国際物流業界トピックス

ナルビルの南側。3本の滑走路とバランスのとれた場所であるとともに、まとまったエリアを確保できること、既存旅客ターミナルの運用を継続しながら段階的な整備が可能であることを踏まえた構想だ。

26年7月6日に開催された国交省の「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」の第4回会合では、検討会の最終とりまとめが示され、新貨物地区と隣接地区の一体運用の重要性が改めて強調された。新貨物地区と圏央道を挟んで隣接するエリアとの間では、圏央道を横断する道路で空港隣接地と接続。取扱貨物の自動搬送化を実現する計画を盛り込ん

だ。25年12月以降に実施された、NAAと千葉県「成田空港周辺での自動物流道路の実現に向けた実証実験」の結果も生かしながら、新貨物地区と隣接地、成田・羽田間の貨物搬送の自動化を目指す。

最終とりまとめは併せて、貨物ハンドリングに関連しては、搬送ボックスの規格統一化、各施設をつなぐ自動搬送システム、施設内でのマテリアルハンドリングシステムの導入で世界最高水準の効率性・生産性向上を実現することにも言及した。貨物上屋とフォワーダー施設の近接化、搬送自動化、貨物専用機スポット前面における十分な貨物スタンバイスペースの確

保で、効率的な搭降載作業を可能とする。機側から機側へ貨物を搬送・搭載する「機移し」の利便性も高めることで、継越貨物に柔軟に対応できる体制を整備することも想定する。NAAは将来的な自動化に対応した運用を念頭にスポットを設計・整備する方向性だ。

NAAによると、さらなる機能強化（B滑走路延伸、C滑走路新設）に係る用地確保率（6月末時点90.4%）は、9月25日時点で91.0%となった。B滑走路区域の確保率（6月末時点99.5%）は変更なし、C滑走路区域の確保率（6月末時点89.6%）は90.2%となっていた。