

新貨物地区供用時期に影響も

■成田空港、新滑走路整備遅れる

成田国際空港の滑走路延伸・新設の供用時期に遅れが生じることで、当面の課題の一つに新貨物地区の動向が挙げられる。新貨物地区の立地は、延伸されるB滑走路と新設されるC滑走路の運用（航空機発着の進路）を要素の一つに加味して計画された経緯がある。新貨物地区予定区画にも未確保用地があることに加えて、B滑走路延伸部、C滑走路の運用が遅れることで、新貨物地区の供用時期に影響する可能性もある。成田国際空港会社（NAA）は滑走路新設に関して、これまでの任意による用地確保とともに、土地収用制度の活用について関係自治体に理解を求めの方針だ。

解説

「成田空港第2の開港プロジェクト」は、B滑走路（現行2500メートル）の3500メートル化、C滑走路（3500メートル）の新設、各種施設の刷新を柱としている。A滑走路（4000メートル）を含めた滑走路3本体制のもと、年間発着容量（現行34万回）が50万回に、時間値（1時間あたりの最大発着回数、現行72回）が98回に拡大することを想定している。

旅客ターミナルビルは段階的に再編し、最終的には現在の第1旅客ターミナルビルの南東の位置に「ワンターミナル」として整備される計画だ。新貨物地区は、新たに空港敷地となる空港東側の地域、B滑走路とC滑走路の中間に整備される。新貨物地区は30年代初頭の供用開始が予定され、需要に応じて順次、拡張するという計画が示されていた。

B・C滑走路はセミオープンパラルの形状で配置され、同時離着陸が可能な独立分離運用となる。風向きごとの運用は▷北風時=B滑走路が
出発用/C滑走路が到着用▷南風時=B滑走路が到着用/C滑走路が出発用——というもの。いずれの場合も、到着機は新貨物地区や新旅客ターミナルビルの方角に向けての着陸・進

入、出発機は新貨物地区や新旅客ターミナルビルに近い位置を起点として出発する運用を想定している。地上走行距離・時間が短縮され、効率的な航空機の発着を可能とすることを念頭に置いた施設配置となっている。新貨物地区はB滑走路とC滑走路がともに運用されることで、より利便性の高い施設として機能する。こうした背景にあって、当初は2029年3月末を予定していた滑走路延伸・新設が後ろ倒しされたことは、新貨物地区供用にも影響しそうだ。

NAAは2日、B滑走路延伸の供用開始が29年度内となること、C滑走路新設の供用時期が見通せない状況であることなどを国土交通省に報告した。用地確保率（契約済み民有地、公用地、NAA用地を対象）は26年3月末時点で89.7%。2月20日時点の88.4%からは上昇したが、滑走路区域ごとの3月末時点の用地確保率は、B滑走路区域が99.5%、C滑走路区域が88.7%となった。B滑走路延伸に関しては、用地確保の観点からは供用できる状況にあるが、新たな誘導路整備などの追加工事を実施する必要があるため、供用時期が後ろ倒しされた。供用時期は遅れるものの、B滑走路延伸の先行供用は、長

距離便の運航利便性が高まること、貨物便にとっては搭載する貨物重量を高く設定して長距離を運航できることになるなど、効果は大きい。

既存の貨物地区には開港（1978年）当初の施設もあり、施設改修などが課題となってきた。新貨物地区の供用開始が遅れることになれば、既存貨物地区をより有効活用する必要性が高まる。自動化技術導入も重要な施策となる中で、既存貨物施設の機能刷新が求められることもあり得る。さらに空港外に新たな施設を整備して、オペレーションの自動化などに取り組む例もある。国際航空貨物事業者にとっては、空港内の既存貨物施設、空港外の物流施設、空港内に整備される新貨物地区それぞれの動向を見定めながら、成田空港の活用を探ることになる。

NAAは新貨物地区に関して、27年夏のマスタープラン策定を予定しており、これら準備は計画どおり進めていく方針だ。1月に発足した成田空港新貨物地区検討協議会のワーキンググループでの検証も行われており、協議会は26年内にもとりまとめを行う予定だ。NAAは協議会のとりまとめ内容をマスタープランに反映させる。
(稲垣 健)