

## 地理資料シリーズ

### 成田空港暫定滑走路

**概要** 2002年4月18日、成田空港に第2の滑走路の供用が始まる。滑走路長2180m、現在使用中の主滑走路（長さ4000m）と平行の滑走路で、これにより年間発着能力は20万回と、約1.5倍に増大する。その位置は当初計画における2500mの平行滑走路になるところで、未買収地が残るため、ずらしたが、主滑走路との同時離発着が可能となる。

滑走路1本の運用では、現実績で容量一杯の便数（年間13.5万回）であり、増便要請に応えられない。一方成長を続ける中国・東南アジアは、日本と結ぶ航空需要が急増しており、さらに今年開催予定のワールドカップサッカー大会により、日韓間の航空需要増が予想され、これへの対応が強く求められていた。

これに対し成田空港の用地買収は、円卓会議による国と地元住民の対話が進められてきたが、依然として未買収地が残り、計画通りの工事着手ができないでいる。この状況下で需要急増の緊急事態に対応するため、既買収地の活用により新滑走路を建設したのである。このため当初計画より短い2180mの滑走路、位置のずれ、直線誘導路を逆くの字型にしたこと等、苦難そのままの形での完工となり、暫定滑走路の名前そのままの姿での誕生となる。

**機能** 滑走路長2180mとなると、使用可能な機材は中型機以下となり、当初計画の大型機（B747）の着陸は不可となる。またこれによる航続距離は短くなり、北米、ヨーロッパ等への就航機の利用はできず、専ら国内およびアジア各地という制約がつくことになる。

しかし需要増の中国・東南アジア方面および国内便は、中型機以下が主力をなし、路線距離も短く、2000m級の滑走路で離発着が可能な便が過半を占めるだけに、当面の課題には対応できると判断された。

成田空港は当初の計画段階より、北米、ヨーロッパと直結する東アジアのハブ空港として計画された。そ

のため航続距離の長い大型機（B747等）の就航を主体にし、離陸4000m、着陸2500mの平行滑走路を主体とする空港として計画された。

しかしその後の成田空港をめぐる国際航空界の環境の変化によって、競争の激化、中型機利用の急増、航空運賃の低廉化による需要増、施設使用料の高コスト等が生じる一方、進まない施設整備、国内主要都市からのアクセス改善等が問題として横たわり、とにもかくにも2002年の需要対応が求められていた。

**影響** 第1に期待されるのは、ハブ機能の強化である。就航路線と便数の増大は、より便利な乗り継ぎ空港になるわけで、その点で世界にその利便性を提供できることとなる。とくに従来弱かった国内およびアジア方面への便数の増大は、成田への集客能力向上を意味している。既に国内航空会社による国内主要都市との路線および成田発アジア線の増強計画が発表され（2月15日付交通新聞）、また米航空会社による小型機常駐ソウル・台北線の多頻度化計画も発表されている（12月8日付読売新聞夕刊）。

第2に成田の補完をしていた国内空港からの成田空港への路線シフトが考えられる。既に国内航空会社から関空発着の韓国・中国便の成田シフトが伝えられる他、成田に入れず関西発着となっていた国際線の成田シフトもあり、ベトナムなどあらたに5か国1地域の10社の参入が決定した。成田の利便性向上は、成田の補完をしていた外国定期路線の地方分散を止める役割を果たすかも知れない。2月17日付読売新聞は暫定滑走路利用が週860便に達する予測で、満杯と報じている。

第3に成田の利便性向上は、東京からのアクセス条件の改善を強く要求することになる。成田アクセス鉄道の高速化が、緊急課題となろう。

（大阪産業大学教授 今野修平）