

## 首都圏空港機能強化検討調査～成田国際空港について～

北河 渉（主任研究員），泊 尚志（研究員），荒谷 太郎（非常勤研究員）

### 1. 調査の背景・目的

2009年に運輸政策研究機構が行った首都圏空港将来像検討調査においては、2030年に最大で発着回数約94万回、旅客数約1.7億人、貨物量約450万トンの需要があるとしたうえで、将来的な成田国際空港（以下、成田空港）の発着回数を30万回と想定した場合の、羽田空港における上記需要に対応するための方策を検討した。

本調査では、当該需要予測を前提に、将来的な羽田空港の発着回数を2013年度末の約45万回と想定したうえで、成田空港で上記需要、具体的には、発着回数50万回、旅客数9,400万人、貨物量350万トン进行处理すると仮定した場合の対応方策の検討を行った。

### 2. 現行滑走路(A,B)の運用改善による容量拡大方策

成田空港では現行滑走路として、A滑走路（4,000m）とB滑走路（2,500m）が離着陸混合・独立運用方式で運用されており、2014年度末には、発着回数30万回（1時間当たりの発着回数である時間値64回）を達成することとなっている。さらに、現段階で想定される、WAM（悪天候時の高精度管制システム）の導入や高速離脱誘導路の再編整備（2017年度）によって、発着回数34万回（時間値72回）が達成されると推測される。

時間値を検証することは現行発着容量の限界を見極めること、新滑走路を整備するまでの段階的容量拡大の検討に資すること、発着容量の拡大により航空便の遅れが減少し、CO2減少に貢献すること、と言う意義がある。そこで、現行時間値算出方式を用いて、更なる検討を行い、ヘビー機率50%、離陸機順序入替、離陸間隔3NMの運用の弾力化により、発着回数約41万回（時間値84回）となる可能性を示した。

成田空港で発着回数50万回を達成するために必要な時間値100回程度を達成するには、3本目の滑走路が必要となるが、上記時間値の

可能性、海外でも時間値85回程度の例があることを踏まえると、現滑走路の運用改善等による段階的な容量増加の可能性についても更に検討することが望ましい。

### 3. 新滑走路整備及びそれに伴う空港施設・交通アクセス整備

3本目の滑走路配置については、①滑走路の処理能力（配置パターン、滑走路長）②航空機地上走行（距離・時間）③滑走路運用（制約の有無）④周辺地域への影響（騒音）⑤整備コスト⑥用地取得（可能性）から検討することが必要である。その結果、新滑走路は、B滑走路の近辺に、セミオープンパラレル方式（B滑走路に並行に設置し離陸または着陸専用として運用する方式）で設置することが考えられる。また、滑走路長については運用に応じて、2,700m又は3,500mとすることが望ましいと考えられる。

50万回に対応するためには、空港施設を拡張する必要が生じる。本調査では、①エプロン（含サテライト・フィンガー）、②旅客ターミナル（本館部分のみ）、及び③貨物ターミナルについては、それぞれ現行（2012年度）の1.6倍から2.2倍程度、④駐車場については、2.7倍程度の面積が必要となることがわかった。

交通アクセス整備についても、50万回時には、JR成田エクスプレス及び京成スカイライナーがピーク日には100%を、同日のピーク時には200%を超える結果となった。よって、鉄道の輸送力増強（本数、編成）の検討が必要となることがわかった。

### 4. 今後の検討

2009年の提言及び今般の提言を契機に、長期的展望と総合的観点を踏まえ、論理的、実証的な議論の展開を期待する。

運輸政策研究機構においても、現行滑走路の運用改善や新滑走路整備による時間値の向上について引き続き精査していきたいと考えている。