

こうなる『成田第3滑走路』

魅力ある空港と
地域づくりのために



成田第3滑走路実現を目指す有志の会

成田国際空港周辺では近年、「第3滑走路構想」が取りざたされています。どんな構想なのでしょう。なぜ必要なのでしょう。騒音などのマイナス面への配慮はどうあるべきでしょう。そうした疑問にしていねいに答えることは、地域住民はもちろん、首都圏の航空需要にとっても重要な課題です。なるべく分かりやすく解説していきます。

もっとも有力な第3滑走路案は？

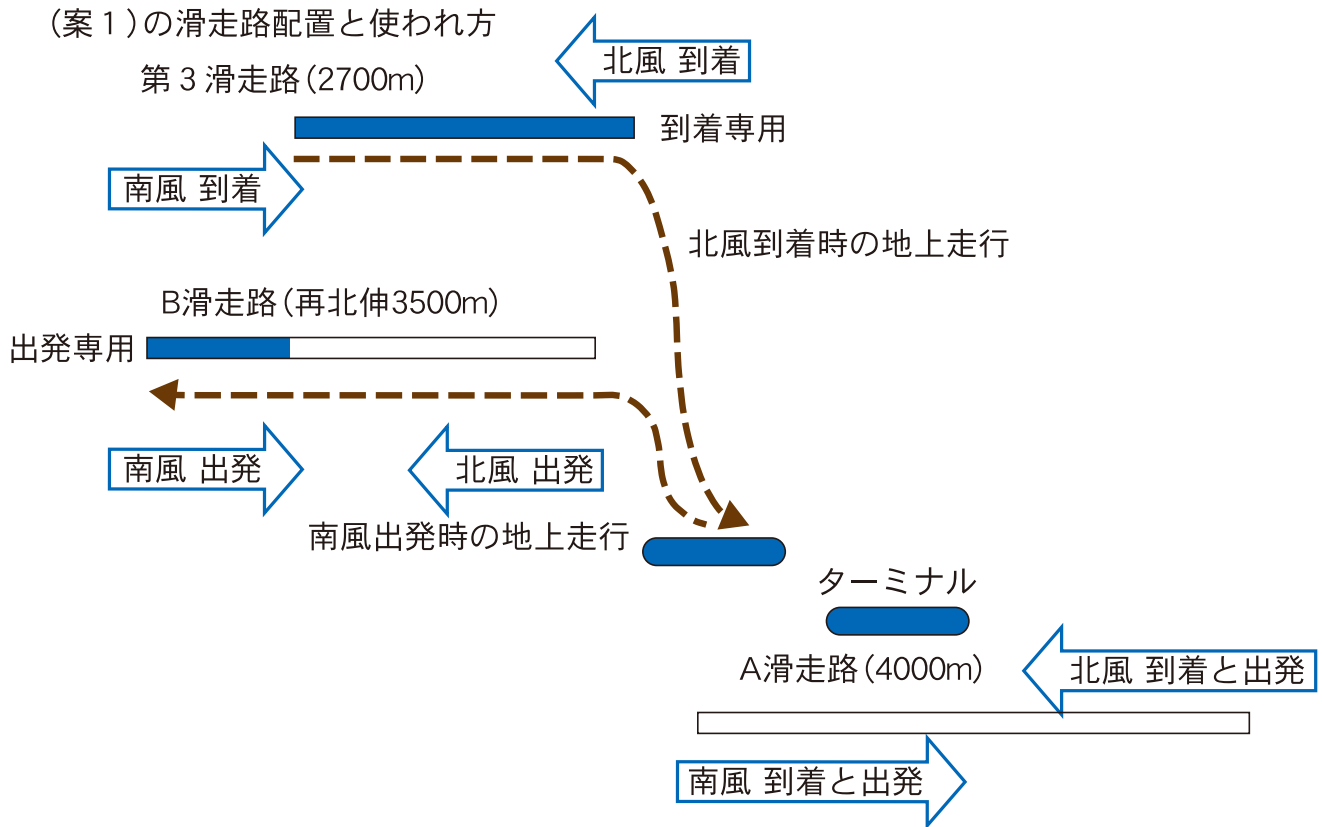
まず、いちばんの関心事と思われる、第3滑走路はどこにつくられ、どう使われるのか、そして騒音はどうなるのだろうかというところから始めます。

2つの第3滑走路案

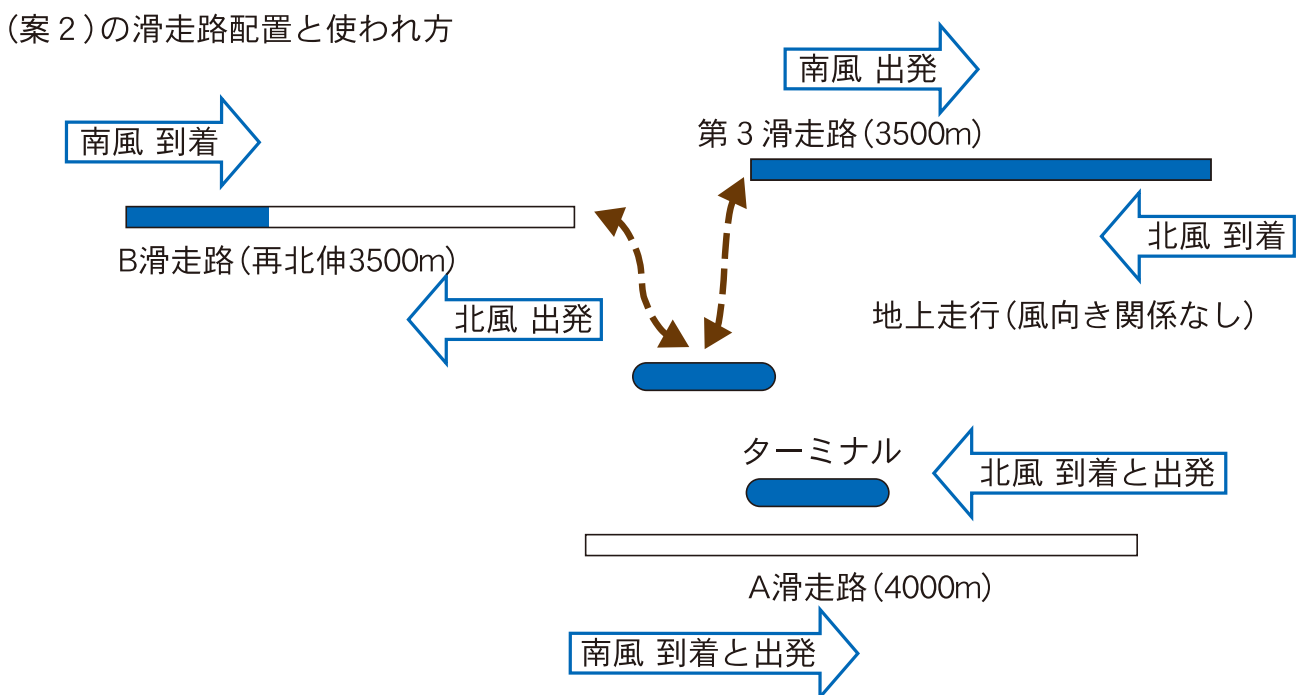
第3滑走路は、現在運用されている、A・B滑走路のように単独で使用できる滑走路には出来ません。成田空港では、これ以上新しい航路設定をすることが不可能なためです。このことを念頭に置いて、2014年7月に発表された『首都圏空港の機能強化策について』という報告のなかにある、2つの第3滑走路案を見ていきましょう。

(案1)はB滑走路(3500メートルに延伸)の東側に平行な第3滑走路(2700m)を配置しています。運用方法は、B滑走路を出発専用、第3滑走路を到着専用としています。



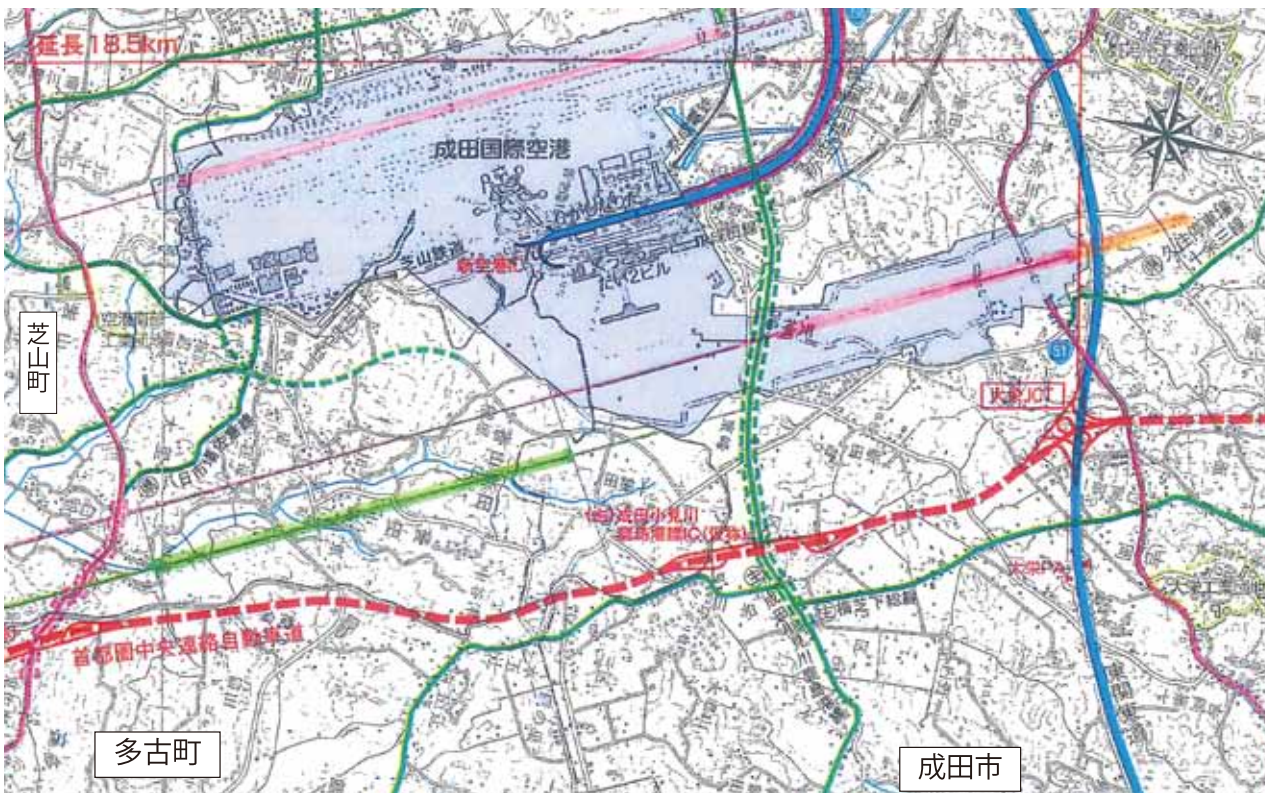


(案2)はB滑走路東側に大きく南にずらして第3滑走路(3500m)を配置します。運用方法は南風時にはB滑走路を到着専用、第3滑走路を出発専用とします。北風時にはB滑走路を出発専用、第3滑走路を到着専用とします。



世界にも例のない滑走路

2案を比べると(案2)が有力な第3滑走路案であることは歴然としています。(案1)は到着のみとはいえ第3滑走路の南北に新しい騒音地域が広がることになってしまいます。空港を利用する側から見ると、北風時には到着機、南風時には出発機がエプロンから滑走路北端までの長い地上走行を強いられます。(案2)は到着、出発共に滑走路、エプロン間を短い地上走行で往来できます。第3滑走路の南側に新しい騒音地域が生まれますが、B滑走路南側、第3滑走路北側には航空機は1機も飛びません。(案2)による第3滑走路は、出発と到着が分離された、「2本で1本の機能」を持つ、世界的にも例のない優れた滑走路となるのです。新たな航路設定ができない成田空港にとって、第3滑走路は『これしかない』という構想なのです。以上を基本として、私たちが集めた情報を総合し、たどり着いた第3滑走路のおおよその位置を地図上に示します。



B滑走路の3500m再北伸も必須

現在のB滑走路(2500m)を南に延長して3500mにできれば、A滑走路(4000m)とほぼ互角の能力を持つ滑走路になります。また第1旅客ターミナルとB滑走路の間の無用な移動がなくなります。地上走行距離や時間も短くて済み、効率性や経済性も向上します。しかし現在のB滑走路南側には農家や食品工場、共有されている神社などがあり、分裂し細分化した反対同盟や過激派の残滓があります。誘導路の効率的な建設を妨げる要素も多く、南伸は望むべくもない状況です。B滑走路の3500m化は今のところ再北伸しかありません。

ただし、国の機能強化策の報告書ではB滑走路のみの延長は、『空港処理能力の拡大効果なし』と書かれています。あくまで、第3滑走路の一部として北伸することで、成田の年間発着回数は、50万回まで伸びるのです。

現状のままなら

現状2本の滑走路のままでも、運用を改善すれば、年間発着回数を34万回にできます。また最近ジャンボ機のような大型機が次第に姿を消し、小型・中型で、騒音が低く燃費の良い航空機が主流になっています。離発着時に航空機同士の間隔を詰めるなど、さまざまな対策を採れば、最終的には年間発着回数を41万回に伸ばせると計算しています。それでも50万回という目標は達成できないのです。

画期的な騒音対策を

第3滑走路ができれば発着回数が増え、新たな騒音地区もできます。こうしたマイナス面の対策も十分に考えていかなければなりません。半面、B滑走路の南側と、第3滑走路の北側は、航空機が飛ばなくなるという長所もあります。

これまでの空港機能の拡充は、国側が要望し、騒音地域などの住民が承諾するという「受け身」のプロセスでした。これからは地域住民や関係者が積極的に話し合い、画期的な対策を提案していくという「能動的」なプロセスにしていくべきだと考えています。そのきっかけのひとつが第3滑走路です。

具体的には従来の線引きにこだわらない移転対象の拡大、騒音によって価値の下がった土地・家屋に対する固定資産税や、電気代のほぼ全額補助などが考えられます。成田空港によってもたらされる利潤などのプラス面を、騒音地区住民に直接還元できるような仕組みをなんとかして作り上げていかなければなりません。第3滑走路は騒音の被害を受ける住民の理解がなければ実現しないのですから。

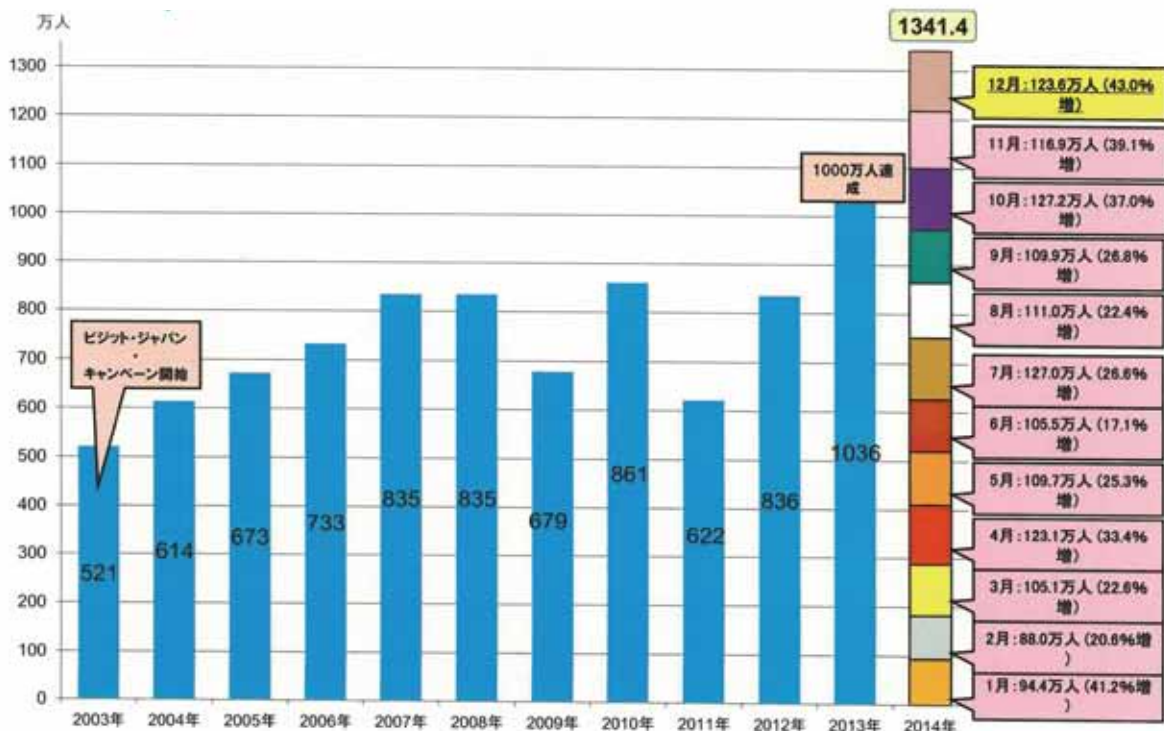
第3 滑走路はなぜ必要か？

まず、国側が航空需要をどう見通しているのかを見てみましょう。つぎに成田空港や羽田空港について、どう考えているのかを説明します。また発着枠以外に、どのような課題があるかも説明します。

なお増え続ける首都圏の航空需要

国は訪日外国人観光客の増加を21世紀日本の成長戦略の柱としました。2003年ビジット・ジャパンキャンペーンが開始されたとき、訪日客は521万人でしたが、2014年には1341万人を数えました。日本のよさが世界に認知され、この数字は今後も確実に増え続けると予想されています。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」では、2030年の首都圏の航空需要、つまり必要になる空港容量を次のように見えています。年間発着回数は最大で約94万回、旅客数は約1億7000万人、航空貨物取扱量は、約450万トン。将来的な年間発着回数を45万回と想定されている羽田空港だけでは増大する需要に対応できません。成田空港には発着回数50万回、旅客数9400万人、航空貨物取扱量350万トン进行处理できるようにしたいのです。その具体策が第3滑走路です。

訪日外国人旅行者数の推移



注)2013年以前の値は確定値、2014年1～10月の値は暫定値、2014年11月～12月の値は推計値、%は対前年(2013年)同月比

出典:日本政府観光局(JNTO)

伸びしろが大きい成田空港

第3滑走路が完成したときの成田空港は首都圏の航空需要のなかで、どのような位置を占めるようになるのでしょうか？

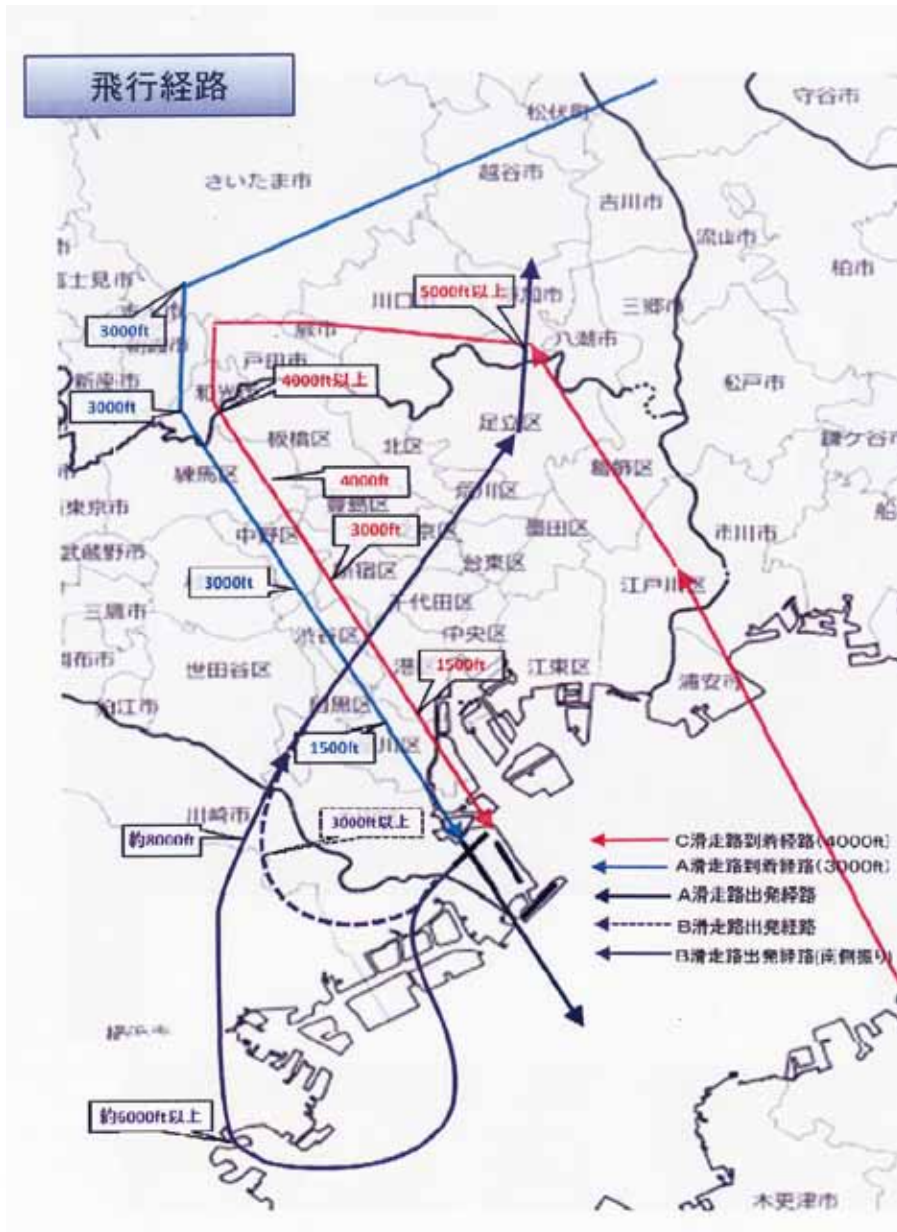
発着回数は94万回中50万回(54%)、旅客数は1.7億人中9400万人(55%)、航空貨物取扱量は450万トン中350万トン(78%)。どうですか？いずれも成田が過半数以上を占めるようになります。国側の期待の大きさが分かります。それだけ内陸空港である成田は伸びしろが大きいのです。もちろん第3滑走路は国側の正式決定ではありません。今後は、滑走路の処理能力(配置パターンや滑走路長)、航空機地上走行(距離・時間)、滑走路運用(制約の有無)、周辺地域への影響(騒音)、整備コスト、用地取得(可能性)などがさらに検討されることとなります。ただし「首都圏で年間90万回」という発着回数の需要にこたえるためには、第3滑走路は必ずつくらなければなりません。

羽田は成田のライバルか？

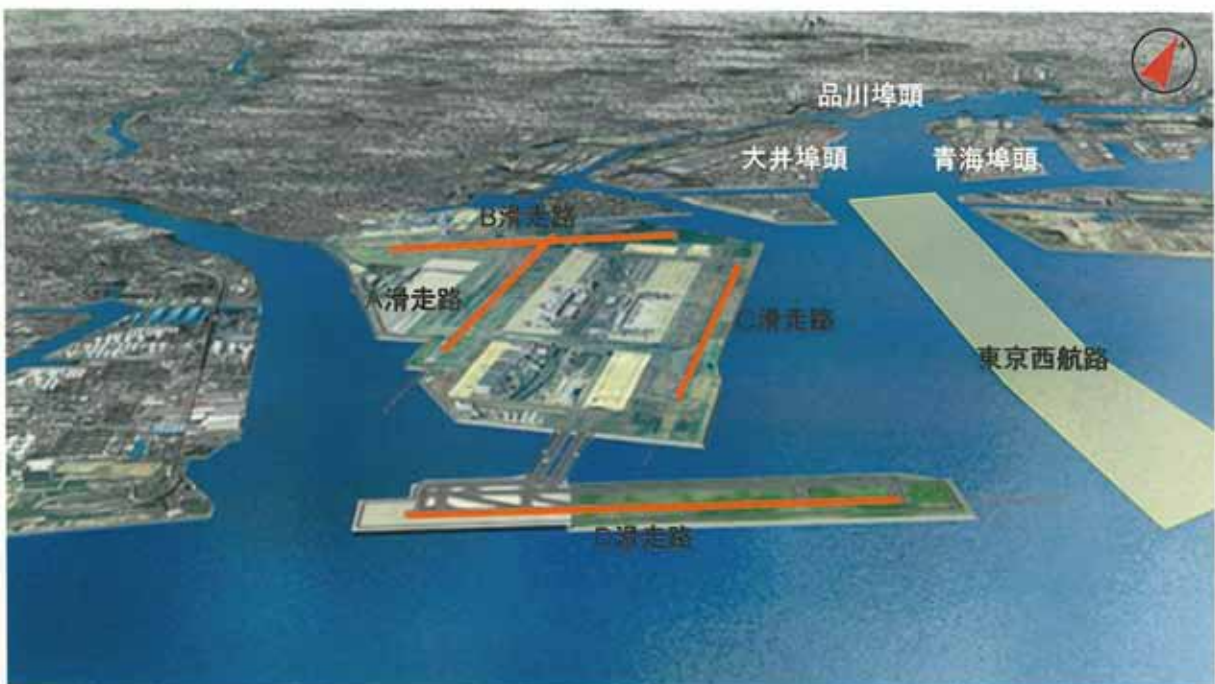
私たちは、そう考えていません。羽田の長所は都心に近くアクセスも良いことです。ただし弱点もあります。貨物の処理能力です。もともと埋立地ですし、近隣の土地価格なども高く、成田のように大規模な貨物施設を空港内外に展開しにくいのです。航空機は「人」「貨物」「燃料」を積んで飛びます。貨物は航空会社が儲けるためには欠かせません。

羽田に5本目の滑走路を、という声もありますが、「羽田の位置」図をみてください。4本の滑走路はクロス使用され、第4滑走路の建設費は7,000億円にのぼったといわれています。もうどこにも5本目を作る場所はありません。さらに、都心上空の飛行が大きな足かせになっています。とくに南風で着陸する場合は北側から進入することになります。着陸機の高度は、品川駅上空で450m、それ以南の住宅地上空ではさらに低い高度になると予想されています。氷塊や落下物の危険性は、成田空港よりはるかに大きくなります。このため上限が45万回と想定されたのです。

羽田の再国際化以来、欧州路線などが羽田に移ってしまい、「羽田が首都圏空港の中心になるのでは」「成田は貨物空港になるのでは」という話も出ましたが、的外れです。国内線と国際線の違いは、路線の距離です。国内線は短い。国際線は長い距離を飛行します。人や貨物をどれだけの距離にわたって運んだかを考慮すれば、現状の空港能力でさえ、成田は羽田より圧倒的に格上なのです。成田の本当のライバルは、香港、北京、仁川などのアジアの空港です。



羽田の位置



発着枠拡大以外の課題

第3滑走路ができて成田空港の発着回数が50万回になった場合、騒音はもちろんのこと、空港施設の拡充や、交通アクセスの整備など、さまざまな課題が出てきます。まず、エプロン(サテライト・フィンガーなどを含めた駐機場の施設)、旅客ターミナル本館部分や貨物ターミナルについては現行(2012年度)の1.6~2.2倍程度への拡充が必要とされています。また駐車場についても同2.7倍に拡充する必要があります。

鉄道による交通アクセスについては、現状のままだと、JR成田エクスプレスと京成スカイライナーが、ピーク時に100~200%の超混雑状態になってしまいます。輸送力増強のためには、ダイヤ改正や本数の増加、車両編成を増やすなど、総合的に考えていく必要があります。

魅力ある空港とは『選ばれる空港』

航空会社や旅客にとって魅力ある空港とは、便利で使いやすい空港です。具体的には発着が激しくなる午前9時から12時、午後3時から6時の「ラッシュ時間」に、たくさんの航空機が離発着できる空港です。考え方は電車と同じです。朝夕のラッシュ時にたくさんの列車を走らせることができなければ、何の意味もありません。成田空港の1時間あたりの発着枠は、現在68回が上限です。でも「ラッシュ時間」の発着枠はもう一杯です。新規路線は、それ以外の時間帯で我慢するか、就航をあきらめるしかありません。そういった意味で、成田は不便で使いにくい空港になりつつあります。

第3滑走路ができれば、1時間当たりの発着枠は一気に100回まで伸びます。成田を魅力的な空港にするための切り札が第3滑走路なのです。この滑走路が完成してこそ、成田は『航空会社からも、旅客からも選ばれる空港』に脱皮できます。成田が首都圏の表玄関であり、この地域の中核である以上、はやく「魅力的な空港」になって欲しいと私達は思います。

地域の熱意が国を動かす

負の教訓を生かそう

成田空港反対闘争で国側は反省しました。成田で激しい抵抗にあったことで、国はそれ以降、海上空港しか作っていません。それも地元自治体の要望があっただけです。さらに国側は、先輩たちの失敗を認めて頭を下げ、強制収用の放棄を誓いました。明治維新以来の官僚機構の歴史のなかでは画期的なことでした。

成田問題の教訓がこれからの空港整備の原点です。情報を公開し、議論しあい、理解しあい、妥協点を探し、納得づくで物事を解決していく。成田問題という負の教訓を第3滑走路建設にあたって生かしていかなければなりません。

国は第3滑走路を欲しがっている

国側が成田でピタリと動かなくなったのはB滑走路が暫定2500m滑走路になって以降です。「当初の基本計画は達成した」という理由でした。

「地域住民が望まない限り、新たな空港(滑走路)は作らない」方針は、基本的に変わっていません。しかし、将来の航空需要を考えれば、国側が第3滑走路を作らなければならないと考えていることは明らかです。もちろん、国側の思惑に納得するかしないかは、地域住民それぞれの問題です。でも、この変わり目を大切にしたいと思います。自ら声を上げない限り、このチャンスはつかめません。嗅覚です。いまなら国は喉から手が出るほど「第3滑走路」を欲しがっています。そうした機会を逃さず、第3滑走路の建設を住民の力を合わせて実現させましょう。



千葉県に期待

千葉県知事は「成田空港に3本目の滑走路を、という声がでています」という記者の質問に答え、『経済界からの要望はあり、真摯に受け止めたい。ただ15年3月末に発着枠が30万回となる一方で、14年度の発着回数見通しは22万8000回にとどまる。まずこれを30万回にもって行くことが第一』(2015、1/23日経)と述べています。しかし航空会社が成田空港に失望し、アジアの他の空港に拠点をシフトさせないようにするには、前述したようにラッシュ時の容量拡大が急務であり、そのための第3滑走路でもあるのです。

羽田空港を抱える東京都は、海上に4本目の滑走路を建設する時も、羽田国際化の実現に向けても東京都知事が先頭に立ってその力を見せつけました。千葉県知事にも都知事に負けない奮起が求められています。成田空港は千葉県にとって重要なドル箱施設です。第3滑走路が実現すれば、雇用をはじめとして、その経済波及効果は計り知れません

千葉県には第3滑走路実現にむけて、たくさんの課題に積極的に取り組むことが求められています。

今こそ森田知事の号令が必要です。





成田第3滑走路実現を目指す有志の会

代表発起人 個人

芝山町 大木敏男 小川 裕 平山邦男
藤城英明 戸井和夫 鈴木静雄
川口雄司 石田泰明
成田市 加藤信之 龍崎春雄

団体

富里市商工会会長 寒郡茂樹
山武市商工会会長 行木 静
芝山町商工会会長 戸井康雄
多古町商工会会長 山崎和敏
横芝光町商工会会長 森川 忠

企業名 三栄メンテナンス株式会社
サンヨーエアサービス株式会社
ミツワエンジニアリング株式会社

事務局 石毛博道
実川治雄

連絡先 TEL.0476-35-5022
FAX.0476-35-5023