

3 2500m平行滑走路の整備

成田空港では増大する航空需要に対応し、国際拠点空港としての地位を高めていくため空港能力の増強を図っている。その目玉が暫定平行滑走路の2500m化であった。

成田空港待望の2500m平行滑走路（B滑走路）は、当初予定の2010年3月から約5ヶ月前倒して、2009年10月22日に運用を開始した。2500m化によりこれまで不可能であった大型機や長距離便の就航が可能になり、さらに2010年3月からはB滑走路の発着能力も約1.5倍に増強され、諸外国からの新規乗り入れや増便が実現した。国際拠点空港にふさわしい充実した国際航空ネットワークが形成され、お客様の利便性は格段に向上した。



▲2500m化し運用開始となったB滑走路

1 長年の懸案だった2500m化

1) 暫定平行滑走路は2002年4月に運用開始

空港の発着能力増強を図ることは、国際拠点空港としての役割を担う成田空港にとって開港以来の最重要課題の1つであった。懸案の2本目の平行滑走路が運用を開始したのは開港から実に24年目の2002年4月18日のことで、まさに「第2の開港」となった。平行滑走路は本来計画の2500mより短い「暫定」（2180m）という形での運用であったが、年間の発着枠はそれまでの13万5000回から20万回へと飛躍的に増加し、アジアを中心とした諸外国からの新規乗り入れや増便が実現した。

モンゴル（MIATモンゴル航空）やパプアニューギニア（ニューギニア航空）が国として新規乗り入れを果たしたほか、中国の大手3社などが新規参入。国内線ではコミューター航空3社が乗り入れを実現した。

2) 制約の多い暫定平行滑走路

東アジア各国では巨大空港の整備が進んでおり、国

際競争力を維持するためにも2500m平行滑走路の整備は不可欠とされてきた。暫定平行滑走路は2180mと短いため、B747型などの大型機の発着ができず、中・小型機を中心の近距離国際線や国内線の運航のみに使用されるという大きな制約があった。さらに、成田空港の発着回数が上限の20万回に近づきつつあり、新規乗り入れや増便要求に応えられないと、また、このままでは伸び続ける首都圏の国際航空需要に対応できないことなどを背景に、かねてより国内外から暫定平行滑走路の2500m化が求められてきた。

2 2006年9月に2500m化北伸整備着工

NAAは暫定平行滑走路（2180m）の2500m化を目指して、地権者の方々と交渉を続けてきたが、その見通しが立たなかったため、国土交通省は2005年8月4日、本来計画とは反対の北側へさらに320m延伸するとの決定を下し、NAAに指示した。これを受けてNAAは平行滑走路整備推進本部を設置し、整備に向けた具体的な準備に入り、10月3日には北伸案の内容や騒音対策などについて公表し、併せて関係市町、同議会、地元住民などに計100回以上に及ぶ説明を行った。この結果、2006年3月には騒防法の第1種区域などについて「成田空港に関する四者協議会」（以下「四者協議会」という）での合意がなされ、懸案だった騒特法の騒音対策および発着回数の増加についても、9月5日の四者協議会で了承されるに至った。この四者協議会は、国土交通省と千葉県、成田市など空港周辺市町およびNAAで構成され、成田市内で開催したものである。

NAAは2006年7月10日、航空法に基づく飛行場変更申請を国土交通省に提出するとともに、「成田国際空港平行滑走路北伸整備事業に伴う環境とりまとめ」を公表した。同省はNAAの申請をもとに8月21日、地元住民など利害関係者の意見を聴く公聴会を成田市で開催し、内容を審査した結果、9月11日付で申請を許可した。北側国土交通大臣（当時）をはじめとした関係者多数の出席を得て、NAAは9月15日に工事をスタートさせた。

3 2009年10月22日から運用開始

1) 運用開始予定を約5ヶ月前倒し

運用開始予定は当初2010年3月とされたが、難関の国道51号のトンネル切替工事や橋梁進入灯の整備に新工法を取り入れるなどの工夫により極めて順調に進



んだことから、2009年10月からの冬ダイヤに間に合うタイミングで完了する目途が立った。このため、NAAは同年5月20日に国土交通省に対して運用開始を当初予定より約5カ月前倒しし、同年10月22日にしたいとの報告を行った。同省は各施設の完成検査および飛行検査を実施し、同年6月29日、B滑走路の2500m化に係る滑走路・誘導路、航空保安無線施設および航空灯火などの工事完成検査の合格をNAAに通知した。これを受けNAAは、運用開始を同年10月22日とする届出を行い、当初予定より約5カ月前倒しすることが正式に決まった。

2) 順調な工事

工事では北側への320m延伸のほか、北伸に伴い滑走路と交差することになる成田市十余三地区の国道51号トンネル切替工事や、航空灯火（進入灯など）、航空保安無線施設（ILS=計器着陸装置など）の整備が実施された。また、大型機の運航を可能にするとともに、発着回数を増加させるため東側誘導路新設やスポット増設工事などの関連工事が行われた。

国道51号のトンネル切替工事は2006年12月から進められ、2008年6月25日に新しい十余三トンネルが運用開始となった。旅客ターミナル地区と滑走路をつなぐ東側誘導路の新設工事は2007年2月26日に着手し、2500m平行滑走路の運用に先立って2009年7月30日から運用を開始した。

3) 40年余を経て「完成」を迎える

「2500m平行滑走路」は、成田空港建設が閣議決定された1966年12月に基本計画として決まっていたが、実現しないまま今日に至っていた。結果として暫定平行滑走路は、320m北側に延伸させた形で、実に40年余を経て「完成」を迎えた。

4 記念式典を開催

1) 大型機離陸一番機のチャーターツアーも

2009年10月22日の2500mB滑走路の運用開始に先立って同20日、運用開始を祝う記念式典が滑走路延伸部の隣接地で開かれた。式典では冒頭、森中NAA社長（当時）が「1978年5月20日、成田国際空港は幾多の困難を乗り越え、A滑走路1本で運用を開始しました。その後関係者のさまざまご努力の結果、2002年4月に暫定平行滑走路、すなわち2180mのB滑走路の運用が開始されました。しかし、B滑走路はあくまで暫定的なものであり、一刻も早く本来計画である2500m化を図ることが当社の責務であると認識してまいりました。2500m化することにより大型機の発着も可能

になり、米国西海岸など遠距離目的地にも出発できるようになります。2010年3月からは年間の発着枠が22万回に増大、国際航空ネットワークも充実し機能も強化します。この意義のある2500m化が実現できたのも、関係者の皆さまのご指導、ご鞭撻の賜です」と感謝の意を示した。

この後、森中社長のほか、国土交通省の宿利国土交通審議官（当時）、森田千葉県知事、小泉成田市長、相川芝山町長ら13人がテープカットし、22日からの運用開始を祝った。続いてヒルトン成田で開かれた謝恩パーティーでは、来賓として前原国土交通大臣（当時）が「成田と羽田両空港が一体となって国際航空需要への対応能力を高め、ともに利用者を増やし発展していくべきである」とあいさつした。成田空港では発着枠を年間30万回に拡大する案を示し、周辺自治体などと検討を行っているが、前原大臣は「一日も早く合意がなされることを期待しています」と語った。その後、関係者らによって「鏡開き」が行われた。

運用開始となった10月22日には、2500mのB滑走路から初めて離陸することとなる日本航空の大型機（B747-400型機）による函館行き記念チャーターフライトが運航された。B滑走路2500m化を記念するイベントとして、NAAが進めるオアシスプロジェクトのメンバーが中心となって出発前のセレモニーや機内での演出、お客様への記念搭乗証明書の配布などが行われた。

フライト機は、（株）ジャルツアーズが募集した日帰りツアー「成田空港B滑走路2500m化記念！“1番機に乗って函館に行こう！”」に参加する449名のお客様を乗せ7時に成田空港を出発。到着地の函館では観光バスツアーが行われた。



▼10月22日の記念式典



5 新誘導路など各種施設を整備

1) 関連施設も運用開始

【滑走路延伸部】

滑走路の北側延伸工事では、コンクリート舗装されている北端部に接続する形でアスファルト舗装を施す工事が行われ、延伸部は2009年5月に完成した。

【国道51号のトンネル切り替え】

国道51号のトンネル切替工事は2006年12月から進められ、2008年6月25日に新しい十余三トンネルが運用を開始した。従来のトンネルでは航空機の重量に耐えられる強度がなかったため、北側に約40m移した場所へ重量に耐えられる新たなトンネルを整備したもので、長さは旧トンネルの約3倍の約430m。約680トンの航空機重量に耐えられる構造となっている。

【東側誘導路】

旅客ターミナル地区とB滑走路をつなぐ東側誘導路の新設工事は2007年2月26日に着工し、2009年4月に完了、同年7月30日から運用を開始した。以前は、B誘導路1本しかなかったため、出発機はエプロン上で待機し、到着機が通過してから滑走路に向かうという交互通行の運用をせざるを得なかったが、東側誘導路の新設により離陸用、着陸用の誘導路が揃い、それまでの交互通行が解消された。また、既存誘導路の改良も行い、2500mのB滑走路運用開始時には、翼幅の広い大型機の通行も可能となった。東側誘導路には光源に発光ダイオード(LED)を採用した省エネタイプの新型灯火を約1400灯設置した。

【B滑走路の北側進入灯】

B滑走路の北伸に伴い16L側の進入灯も北側へ新設した。空港の敷地外にある東関東自動車道に橋梁を

▼北側に設けられた橋梁形式の進入灯



架けての設置である。北側の進入灯はこれまで660mだったが、標準仕様の900mとしたことで、着陸最低気象条件が改善された。空港には霧などの悪天候でも航空機が正確に進入コースにのって安全に着陸できるようILSが設置されており、航空保安施設の整備・運用状況により、着陸最低気象条件はCAT Iから最高レベルのCAT IIIに分類されている。B滑走路はCAT Iでの運用となっており、北側からの進入についてはこれまで滑走路視距離が700mないと着陸できなかつたが、今回の進入灯の整備により、滑走路視距離が550mあれば着陸できるようになった。

進入灯のほか滑走路灯、滑走路中心線灯などの航空灯火も2500m化対応の整備が行われ、2009年10月22日前夜に旧来の灯火から切替作業が行われた。

【航空保安無線施設】

本格的な滑走路延伸工事にとりかかるためには航空保安無線施設であるローカライザーやVOR/DMEの移設が必要であることから、着工直後にまずこれらの移設整備を進めた。ローカライザーは、着陸する航空機に対し滑走路の中心延長線上を進入できるように直線のコースを示す装置で、2008年3月から運用を開始。空港の方位を示す超短波全方向式無線標識施設であるVORと、空港までの距離を示す距離測定装置であるDMEは同年10月から運用を開始している。また、滑走路の接地点に向け3度の降下角を示すグライドスロープは同年10月22日から稼働している。

【エプロン】

北伸計画の中で残された施設整備としてはエプロン(約14万5000m²)の新設工事があり、発着枠の増加に必要となるスポットの増設工事も同時に進められ、必要となる13スポットが航空会社の2010年夏ダイヤに合わせて同年3月中に運用を開始した。

このほか、B滑走路工事の一環として、滑走路南側ではC誘導路(現:B誘導路)の延伸とこれに接続するS8誘導路の整備が行われ、2009年1月15日から運用を開始している。これらが整備されたことにより、航空機の第1旅客ターミナル地区のスポットからB滑走路へ、第2旅客ターミナル地区のスポットからA滑走路への相互通行がスムーズに行われるようになった。

6 発着回数は両滑走路計で22万回へ増大

1) 大型機や長距離便の就航が可能に

滑走路長が2180mから2500mへ延伸されたことで、離着陸時の滑走路距離を長くとることができたため、離



陸便については燃料搭載量を増やすことができるようになり、航続距離の延長が可能となった。これに加えて離着陸可能な機種が増えるため、既設の取付誘導路を改良しB747型などの運航が可能になった。出発では米国西海岸までの路線が、到着ではほぼすべての路線が就航できるようになっている。万が一、A滑走路が閉鎖された際には代替滑走路としての機能を果たせるメリットもある。

2) B滑走路の発着能力は1.5倍に

発着能力が増大するのも大きな利点といえる。2500m化によってB滑走路の空港処理能力はそれまでの年間6万5000回から約1.5倍の年間10万回まで拡大可能となった。A滑走路は年間13万5000回のままだが、両滑走路で年間合計23万5000回までの発着が可能となった。ただし、年間発着枠の上限については、2006年9月5日に開かれた成田空港に関する四者協議会で22万回にすることで合意に達し、2010年3月の夏ダイヤ以降は22万回で運用されている。

発着枠の増大を受けて、ドーハ（カタール）、ドバイおよびアブダビ（アラブ首長国連邦）、カルガリー（カナダ）、マカオへの新規路線が開設された。カタール（カタール航空）、アラブ首長国連邦（エミレーツ航空、エティハド航空）は国として新規の乗り入れとなる。また、エジプトの航空会社の増便（週3便→週7便）なども合意に達している。大型機や長距離路線の就航が可能になったことと、発着枠の増大を受け、新規乗り入れや長距離路線の増便と併せて成田空港の国際航空ネットワークは一層多様化し、充実した。

3) 誘導路の名称を変更

B滑走路の整備に併せて誘導路の名称変更も行われ、2009年1月15日から23カ所が新名称に変わった。空港西側の誘導路には「W」を、東側の誘導路には「E」を冠して、管制官やパイロットに分かりやすい名称にした。同年1月の名称変更を第一弾として、他の誘導路についても段階的に名称変更をしている。

4 年間空港容量30万回へ

① 新誘導路など各種施設を整備

騒音下に住む方をはじめとする多くの方々のご理解とご協力により、2010年10月13日に開かれた「成田空港に関する四者協議会」において、成田空港の空港容量30万回への拡大について国、千葉県、空港周辺9市町およびNAAの四者で合意した。

(1) 成田国際空港都市づくり推進会議の設置と

地域からの説明要請

2008年1月、空港周辺9市町の首長が、今後の成田空港の整備を踏まえつつ、国際拠点空港としての機能を活かした都市づくりを推進しようという趣旨のもと、「成田国際空港都市づくり推進会議」（会長：小泉成田市長、以下「推進会議」という）が設置された。

NAAは、推進会議から「成田空港のポテンシャルはどのくらいあるのか説明してもらいたい」との要請を受け、同年3月25日に開かれた第3回会合で「現在の運用時間（6時～23時）のままでも、環境面、施設面および運用面での制約が解消されれば、成田空港の年間発着枠をA・B両滑走路で最大30万回まで増やすことが可能となる」と説明した。

同年5月30日に開かれた第4回会合では、「国際空港都市づくり9市町プラン基本構想」が公表されると

ともに、30万回の可能性を踏まえた検討に着手することが表明され、同年7月31日の第5回会合では、空港機能拡充に伴う経済波及効果などプラス面の検証を行うことが確認された。

2009年7月29日に開かれた第8回会合では、「成田国際空港都市づくり9市町プラン」が策定されるとともに、千葉県から成田空港の容量拡大に伴う経済波及効果の中間とりまとめが報告された。

(2) 四者協議会で空港容量拡大の検討に着手

2008年7月31日、推進会議の構成メンバーに国、千葉県、NAAを加えた「成田空港に関する四者協議会」（以下「四者協議会」という）が開催され、環境・共生策の課題および新たな課題について検討・整理し、引き続き協議していくことが確認された。

2009年1月23日に開かれた四者協議会では、「成田空港の更なる容量拡大の検討に当たっての確認書」が締結され、空港のさらなる容量拡大の検討に着手するにあたって、①予測騒音センターを早期に提示すること、②予測騒音センターに併せて環境対策・地域共生策に関する基本的な考え方を提示すること、③可能な限り騒音影響を拡大させず、かつ、航空の安全が確保できる飛行コースを検討することなどが確認された。

同年7月29日に開かれた四者協議会では、国および