

2020年3月末、待望の同時平行離着陸が可能に 那覇空港で進行中の 滑走路増設工事

豊富な国内幹線や離島路線のほか、近年は国際線やLCCの発着需要も旺盛。また南西防衛の拠点として、F-15などの自衛隊機も同じ滑走路を使用して任務に就く。この国内きっての多忙な空港に第2滑走路を建設する工事が進行中だ。2月には**工事中断**を伝える心配な報道もあったが、現在はその工事も再開している。

沖縄県の異例の対応で およそ1か月にわたる工事中断

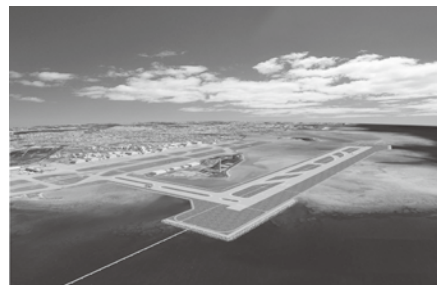
2月26日付の新聞に以下のような記事が掲載されていた。

「現在進行中の那覇空港第2滑走路の埋め立て工事が全面的に中断していることが判明した。海底の地形を改変する岩礁破碎許可について沖縄県の翁長知事が更新を認めず、去る2月13日に期限が切れたため」

ご存知のように、那覇空港は沖縄と他地域を結ぶ空の玄関口であり、LCCも含めて近年の発着回数の伸びは大きく、滑走路の増設は緊急の課題だった。少し古い統計ではあるが滑走路が1本しかない空港として2013年度の発着回数は福岡が17万4千回、那覇が14万8千回で、他の滑走路1本の空港を引き離してダントツに多い。さらに那覇空港は自衛隊機や離島間を結ぶコピューター機などの離着陸も多く、航空管制の現場は相当に大変であると思われる。滑走路の補修作業は通常、離着陸の少ない深夜時間帯に行なわれるが、那覇空港はANAの貨物便がハブとして深夜・早朝にも利用しているので、工事枠の捻出は殆ど不可能だった。

現在進行中の第2滑走路増設工事は、2,700mの平行滑走路を従来の滑走路とは1,310m離して建設するもので、工期は約6年とされ完成予定は2019年末、供用開始は2020年3月末の予定なので、2020年夏の東京オリンピックには間に合う計画だ。

実は冒頭に書いた岩礁破碎許可は3年毎に更新するのが**沖縄県の規定**で、前回の許可は2014年2月14日から2017年2月13日までであった。沖縄県に対しては、今年1月12日に内閣府の沖縄総合事務局が新たな許可を申請したものの、通常



空港の北西側から見た第2滑走路の完成予想図。管制塔も両滑走路を見渡す位置に新築される。画像提供:内閣府沖縄総合事務局

なら1週間程度の審査期間であるものが今回は追加資料の提出や記載事項の訂正が要求され、その期間は**56日間にもおよんだ**。このため、期限切れを迎える**2月14日以降は海上での工事がストップしてしまった**。この異例の措置は翁長知事が、アメリカ軍普天間飛行場の名護市辺野古沖移設中止を求めていることに関連した対応と思われるが、さすがの翁長知事も那覇空港の工事が予定通りに終了しないと沖縄経済への影響も危惧されることから、3月9日になってようやくこの申請を許可した。結果として**工事の遅れは1か月近くにおよび**、関係者は相当ヒヤヒヤしていることだろう。

この滑走路増設によって那覇空港の発着回数は18万5千回まで増加する。投資総額が1,993億円と巨額なのは埋め立てや護岸などの海上工事が必要であることや、工期を短縮するために休日返上の日程が組まれているためだろう。

平行滑走路の間隔を1,310mとしている根拠は、航空保安業務処理規定で同時離陸を行なうためには滑走路中心線の間隔が760m以上、同時着陸を行なうためには同じく1,310m以上離れていることが必要とされているため、これにより那覇空港では同時離着陸の運用が可能になる。滑走路が2本ある場合、旅客ターミナルに近い方を離陸用、離れている方を着陸用とするのが一般的で、従って従来の滑走路を離陸用、増設された滑走路を着陸用に使用する。

さらには福岡、中部と 滑走路一本の基幹空港が追随

ほかに滑走路増設が具体的に計画されているのは、福岡空港と中部国際空港である。福岡空港では現行の2,800m滑走路の210m西側に2,500mの第2滑走路を増設する計画で、これにより処理能力は現状の16万4千回から年間18万8

千回へと引き上げられる。難点は用地が狭く、オープンパラレルではなくクロスドパラレルなので、同時離着陸はできず交互に滑走路を使用して離着陸するしかない。総事業費は1,600億円程度が見込まれるが、費用の割に処理能力の伸びは少なく、費用対効果の悪い事業になっている。完成は現在のところ2024年度で、国内線ターミナルの工事と合わせて新しい福岡空港がデビューする。

中部国際空港では空港の西側を名古屋港から浚渫した土で埋め立てて第2滑走路を建設する検討が進められている。計画では2019年度から埋め立て工事に着手し、2027年までの供用開始を目指す。発着能力の拡大は年間20万回で現行の1.6倍。気になる費用は約3,000億円で、浚渫工事や埋め立て等により那覇空港や福岡空港を超える巨額の工事となる。

どの空港も現在の空港利用客の伸びが続くという前提で予測が作られているが、予測が当たらなかった時の対策は見えてこない。



現在進められている護岸工事の状況。①捨石均し状況(2016年6月撮影)、②裏込材投入状況、③消波ブロック据付状況(ともに同10月撮影)。写真提供:内閣府沖縄総合事務局

【那覇空港滑走路増設事業の概要】

事業者:内閣府沖縄総合事務局、国土交通省大阪航空局
滑走路:2,700m×60m
(現滑走路の1,310m沖合い)
埋立面積:約160ha
発着回数:年間13.5万回から18.5万回に増加(+5万回)
※ヘリコプター及び深夜発着機は含まず。
工事着手:2014年1月
供用開始:2020年3月末予定
総事業費:約1,993億円