

小松空港「第2滑走路」をめぐる動き

中部国際空港の構想から着工、開港まで長らく調査研究してきた。その成果を共同でまとめたのが、『国際化への空港構想』1993年、大月書店である。関西空港を参考に、中部空港計画についての問題点をまとめたものである。先日、金沢の新聞記者から連絡があり、小松空港「第2滑走路」構想について取材したいとのことで、久しぶりに手にとった。



事前に送ってもらった「小松空港中期ビジョン策定検討委員会」資料から、小松空港の現状などを概観しておきたい。

小松空港は昭和36年12月に共用空港として開港。これまでに、ターミナルビルの増改築や滑走路の嵩上げ、国際線搭乗橋(PBR)の増築等の必要に応じた施設整備を実施してきた。空港管理者は防衛大臣、滑走路は2700m、総面積約440ヘクタール。エプロンは大型ジェット用5バースなど。

他空港の滑走路新設事業の事例として3空港が紹介されている。

- ・百里(茨城)空港一滑走路新設事業(第2滑走路長:2700m)事業主体:国土交通省、事業費:215億円(地元1/3負担)、事業期間:平成12年度~21年度、滑走路間隔210m(同時離発着不可)
- ・福岡空港一事業主体:国土交通省、事業費:約1643億円(用地費含む、地元1/3負担)、事業区間:平成27年度~令和6年度、滑走路間隔210m(同時離発着不可)
- ・那覇空港一事業主体:国土交通省、事業費:約1993億円(埋立費含む、地元1/20負担) * 沖縄振興特別措置法に基づき軽減、事業期間:平成25年度~令和元年度、滑走路間隔1310m(同時離発着可能)

なぜ小松空港に第2滑走路が必要なのか。国内線の利用実績は次のようだ。北陸新幹線金沢開業に伴い、羽田便は平成27年度に12便から10便体制となり、国内線利用者数は対前年比約3割減少したが、平成28年度以降は増加に転じ、平成30年度には北陸新幹線金沢開業以降最大の利用者数約158万人となった。令和2年3月以降、新型コロナウイルスの感染拡大により、各路線で減便運休が相次ぎ、令和2年度の利用者数は38万人と昭和51年以来の40万人を切る大変厳しい状況であったが、令和3年度の利用者数は、前年度比プラス40.5%の約53万4千人となり、この春からの運行便数も回復傾向となっている。

国際線の利用実績は、昭和54年のソウル便就航を皮切りに、上海便(平成16年)、台北便(平成20年)、香港便(平成31年)が就航するなど、小松空港の国際化は順調に進展。国際線の利用者数も順調に推移し、平成30年度の利用者数は過去最高の約24万人を記録したが、新型コロナウイルス感染症の影響で、令和2年3月以降、全便運休。

(2022年11月12日)