

上屋内・上屋間作業の機械化鮮明

■成田空港の新貨物地区構想

成田国際空港会社（NAA）は12日、都内で「新しい成田空港」構想検討会を開催し、新貨物地区での構想を示した（図参照、成田国際空港会社資料から抜粋）。昨年3月の中間とりまとめでは、現在の貨物上屋を新貨物地区に集約し、東アジアの貨物ハブを目指す方針を示していたが、今回は航空会社上屋とフォワーダー上屋の具体的な配置案や機械化・自動化オペレーションを説明。NAAの貨物事業はこれまで上屋を整備して賃貸することがメインだったが、機械化の技術もNAAが設置するなど、オペレーションについても取り組む姿勢を鮮明にした。現場の人手不足や限られた空港内用地で、将来的に年間350万トンの貨物取扱量を想定した取扱体制を目指す。新貨物地区には日本貨物鉄道（JR貨物）のオフレールステーションの設置も検討していくほか、空港外の総合保税地域構想とともに一体的な運用を目指す。具体案を示して今後は各事業会社との調整を進める。

新貨物地区の用地規模は約120万平方メートルで、ランプ側に航空会社を想定した上屋エリアを配置し、その後ろにフォワーダー用の上屋エリアを置き、上屋間移動を効率化する。また、上屋エリア横にはインテグレーターエリアに加え、将来拡張エリアも確保する。

大きな特徴は、NAA主導で上屋内作業や上屋間移動の機械化を進める点にある。成田の現在の貨物地区の処理能力は年間約240万トンで、上屋面積は約19万5000平方メートル。東京税関によると成田の23年（1～12月）の貨物取扱量は約187万トン。現在のヒト中心のオペレーションで想定される上屋面積（事務室などを除く）は、第3滑走路の供用を含めた機能向上に伴い、年間貨物取扱量が280万トンに増加した際には23万平方メートル（1層）、また、350万トン時には29万2000平方メートル（同）と試算。将来の拡張余地や建て替えの必要性が生じた際にタネ地が不足することに加え、ヒト中心のオペレーションでの貨物取扱量増加に対応することは非現実的と指摘し、機械化を推進していく方針を強く打ち出



「新しい成田空港」構想検討会の様子

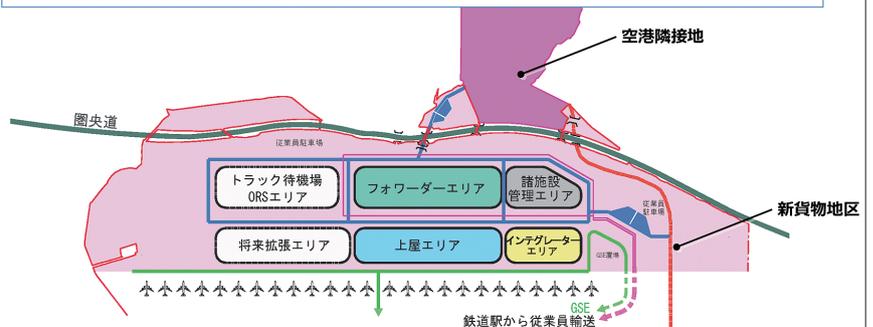
最新の機械化、高層化で上屋を整備した場合



- 想定される上屋面積（事務室等を除いた貨物取扱スペース）
280万トン時 約6.4万㎡×2層＝約12.8万㎡
350万トン時 約8.0万㎡×2層＝約16.0万㎡
(参考) 現在の貨物上屋

取扱能力：240万トン、上屋面積：約19.5万㎡

- 徹底的自動化により、現行より必要な上屋面積が大幅に縮小。
- 上屋を2層化することで必要となるフットプリントが減少。
- 将来需要拡大による拡張、建て替えの必要性が生じた際のタネ地を確保。



NAA NARITA INTERNATIONAL AIRPORT CORPORATION

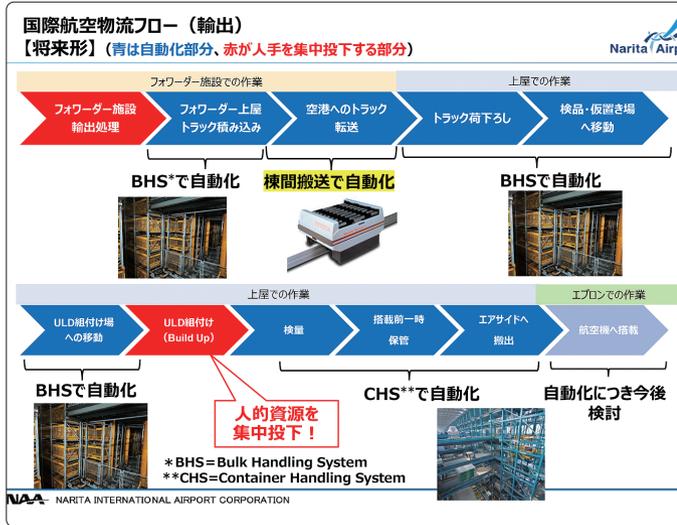
30

した。

具体的には、バルク・ハンドリング・

システム（BHS）やコンテナ・ハンドリング・システム（CHS）高層化などで

国際物流業界トピックス



想定される上屋面積は、280万トン時に約6万4000平方メートル（2層）で合計12万8000平方メートル、また、350万トン時に約8万平方メートル（同）で合計約16万平方メートルと試算。将来も見据えたタネ地を確保できるとした。

エプロンについては潤沢なフレイター用スポットや、機側での貨物スタ

ンバイや機移しのためのスポット周りスペースを確保する方針だ。エプロンでの貨物の搬送、航空機への搭降載も自動化、省人化の手段を検討していく。

新貨物地区ではまた、整備が進む圏央道とのスムーズなアクセスで生産・消費地との速達性向上を目指す。圏央道利用を促進することで、地域

交通への負担軽減効果も見込む。さらに、旅客ターミナルと新貨物地区間の迅速な地上支援機（GSE）アクセスや貨物車両（トーイングトラクター、ドーリー）とそれ以外のGSE動線の分離を図る。アクセスについては、徒歩通勤の重要性についても指摘した。