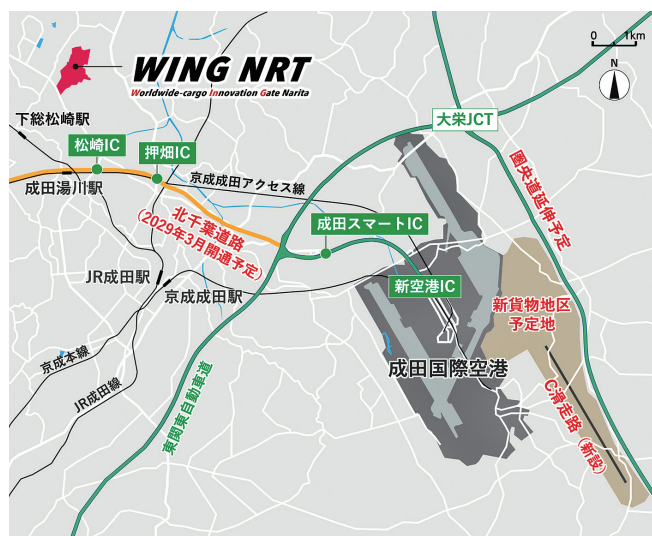


29年に成田空港外で国際物流拠点

■日本航空、「WING NRT」で第2の開港

日本航空とヒューリックは、成田空港外で航空保税上屋と物流施設を一体化した国際物流拠点「WING NRT (Worldwide-cargo Innovation Gate Narita)」を共同運営することで合意した。約45万平方メートルの土地に上屋棟、物流棟を一体的に整備し、2029年3月末の成田空港の滑走路延伸・新設で見込まれる国際航空貨物需要の増加に対応する。最新技術による効率性追求、日本初となる空港外での輸入動植物検疫の実現、CFS機能を生かした混載仮陸揚げ貨物の取り扱いなども視野に入れる。日航は空港内外のデュアルハブのオペレーションを通じ、「第2の開港」で成田空港が目指す東アジアの貨物ハブと日本の産業競争力強化に貢献していく。

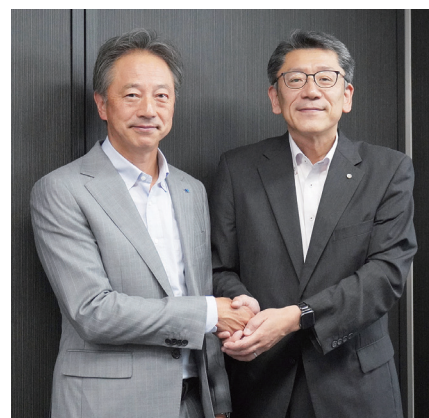


開発地の立地の特徴

日航とヒューリックが15日、発表した。ヒューリックは23年8月、成田市下福田地区で約45万平方メートルの土地を国際航空物流拠点として開発すると発表しており、開発街区を一元的にオペレーションする運営会社を両者出資で立ち上げる予定だ。設立への覚書は締結済みで、具体的な提供サービス内容やビジネスモデルなどの検討に着手している。主な開発施設は上屋棟（地上4階建て、延べ床面積約15万平方メートル想定）

と2～3棟の物流棟（延べ床面積約30万平方メートル）。日航の上屋棟の賃借スペースは現時点で未定。上屋棟の中身や構成の詳細を両者で検討を進めている。物流棟はヒューリックが主体となりテナントを誘致し、賃借する予定だ。

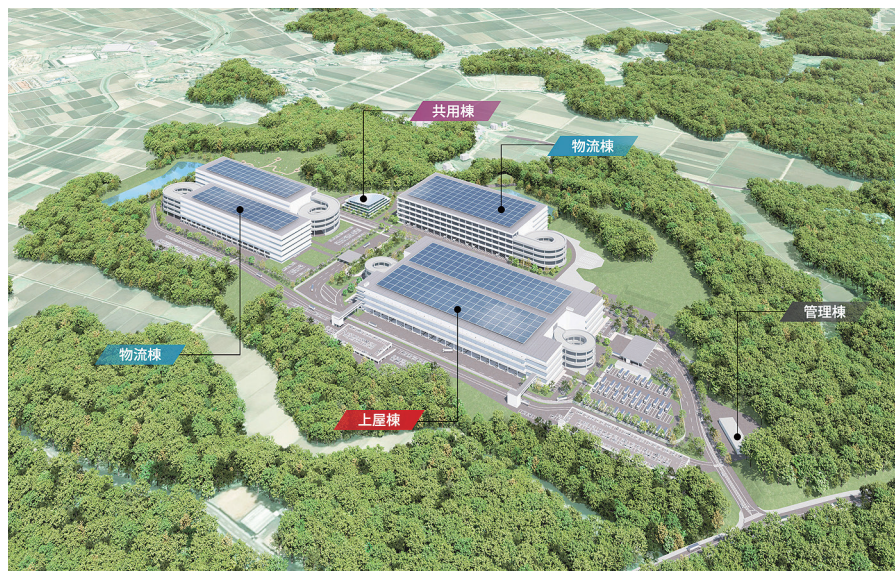
開発用地では今年1月に造成工事が始まり、27年3月完了、4月から上物工事に着手する予定。成田空港の滑走路延伸・新設の供用予定の29年3月に間に合うタイミングでの竣工を



梅原秀彦日本航空貨物郵便本部事業推進部長④とヒューリックの黒部三樹専務執行役員

予定する。開発用地は成田空港から直線で10キロの距離に位置する。29年3月には北千葉道路の延伸区間（押畑インターチェンジ＜IC＞～成田IC）が開通する予定。成田空港までのアクセスは自動車で現在約15分から約10分に短縮する見通しという。また、開発街区前面の道路の県道成田安食線の大型車規制は、施設開業前までに解除される見通しという。

開発街区では半導体を始めとする精密機器、リチウム電池、越境eコマース（EC）、医薬品、農林水産を集積させる。また、日本国の経済安全保障としてサプライチェーンの国内回帰へ



開発予定の施設イメージ

の大きな寄与を目指す。日航は上屋棟で最先端のテクノロジー機器を導入するほか、医薬品専用定温庫、高機能冷蔵・冷凍庫などを完備。あらゆる物流ニーズに適応し、顧客に高付加価値サービスを提供する。オペレーションとしては、国内初とされる上屋棟と物流棟が一体化した強みを生かす。

日航のオペレーションは成田空港内外のデュアルハブ体制に移行する。

成田空港内では30年代前半に新貨物地区（東貨物地区）が整備される予定で、日航も賃借する予定だ。国際貨物を多く取り扱う海外主要空港では、空港外にCFS機能を持たせ、ビルドアップしたULDを空港内上屋に搬入する航空会社が一般的でもあり、「WING NRT」で同様の機能とサービスを検討していく。羽田転送などの貨物の特性に応じて「WING NRT」を活用し、空港内上屋の狭隘化の緩和、効率性および安全性向上にもつなげる。上屋棟に隣接する物流棟から持ち込まれた貨物を空港上屋へ一括輸送も可能とする。

成田空港北部貨物地区では現在、日航貨物ビル、第1貨物ビル、第3貨物ビル、第4貨物ビルの1階と3階および第5貨物ビルの6施設を賃借し、運用している。施設分散による業務の日効率化に加え、1978年の成田空港開港当時から運用している日航貨物ビルなどの老朽化が進んでい

る。他社上屋では自動搬送機（AGV）など最新技術が導入されているが、老朽化した上屋では床面の凹凸問題や電源プラグ数不足などで、導入が難しいケースにも直面している。最新技術導入のための上屋補修投資はその効果からも難しい。「WING NRT」では上屋立ち上げ時から最新技術の活用を前提にオペレーションを組むことが可能となる。

15日、都内の日航本社で日航とヒューリックが共同会見を開催し、日航の梅原秀彦貨物郵便本部事業推進部長とヒューリックの黒部三樹専務執行役員が取り組みを説明した。

梅原部長は、6施設を運営している北部貨物地区の体制について、「人手不足進む中で看過できない。貨物郵便事業のサステナビリティも危ういと危機感を持ち、何か良い施設を探していた」と説明。また、海運での日本抜港の増加や、かつて世界1位だった成田空港の国際貨物取扱量が去年は15位だったことに言及。「物流の大動脈が日本を避けている。支流を誰かがやらないと日本にモノが入らない。経済安全保障が叫ばれる中、何故、成田空港を強くするか。何とか盛り返さなければ、日本の物流、サプライチェーンが危うくなる」と指摘したうえで、「成田空港としての競争力を高める。日本の経済安全保障として物流サプライチェーンの回帰につなげる。そうした大義が合致した

ことが『WING NRT』の開発につながった」とした。

また、ヒューリックの黒部専務執行役員は「今回、日本航空と計画している施設は本当に唯一無二の施設だ。成田空港周辺に一般の物流倉庫は多くあるが、そうした倉庫とは全く違う商品ということこれから訴求していく。そうした一般倉庫とは違う賃料帯で（テナントを）募集していくことになる」とした。

今回の発表を受けて千葉県熊谷俊人知事は「本県では日本最大の貿易港である成田空港における第3滑走路の新設をはじめとした拡張事業による空港周辺地域のポテンシャルの高まりを生かし、国際的な物流拠点の形成に取り組んでいる。その取り組みが具体的な形となった本開発計画により、成田空港の国際航空物流拠点のさらなる強化に加えて、我が国の産業競争力強化および本県経済の活性化につながることを期待している」とコメントした。また、成田市の小泉一成市長は「日本の航空業界をけん引するJALと共に、航空上屋と物流施設を一体化した国内初の拠点として整備し、これまでにない先進的なサービスを展開されることは、我が国の産業の発展に寄与するとともに、航空貨物分野で成田空港が東アジアの主要空港になるための中核施設として、その一翼を担う存在になることを確信している」などとコメントした。