

三国間継越貨物量4割増へ

■首都圏空港、2030年指標値で

国土交通省は滑走路延伸・新設を受けた成田国際空港の発着容量拡大を踏まえて、羽田空港と併せた「首都圏空港」としての国際貨物取扱量の増加を目指している。2024年に109万トンだった首都圏空港の三国間継越貨物重量を、30年に4割増の157万トンへ拡大させる方針だ。成田空港は滑走路延伸・新設、それに伴う施設再編で、日本を発着する国際航空貨物に留まらず、アジア―北米を中心とした三国間継越貨物需要を取り込むことで「東アジアの貨物ハブ」を目指している。

国交省などが25年度中の策定に向けて最終調整している「総合物流施策大綱案」(26～30年度)に首都圏空港における国際貨物量に関する指標を盛り込んだ。物流施策大綱案は、日本が強みを持っている半導体製造装置の輸出の多くを成田空港が担っているほか、日本各地の農林水産の世界各国への輸出を通じて、地域活性化にも貢献していることに着目。「日本全体と全国各地の成長エンジンとしての役割が期待される」と言及した。

成田空港に関して、三国間貨物を含めた国際航空貨物の更なる取り込みを図り、北東アジアの国際ハブ空港としての地位を確立する施策を強力に推進するとしている。24年に265万トンだった首都圏空港の国際貨物総重量を30年に約25%増の328万トンに拡大する指標を示した。

国際航空物流拠点としてのさらなる競争力強化に向けて、周辺地域において千葉県などが取り組んでいる国家戦略特区制度なども活用。成田空港を核とした物流産業の集積と緊密な連携を図るとともに、成田空港と羽田空港の国際航空ネットワークを生かした首都圏空港の一体的な運用を促進する。成田空港では、新貨物地区の整備や自動化・機械化の推進、新貨物地区と空港隣接地との一体的

運用を通じた効率性・生産性の大幅な向上に向けた施策に注力する。併せて成田空港と羽田空港の一体的な運用に関する各種取り組みを強化する方針を記した。

解説

羽田空港は2010年の再国際化以降、国際線ネットワークが拡大し、現在、就航権益がある相手国・地域は27にのぼる。一方で施設の拡張余地が限られていることが課題となっている。成田空港はさらなる成長に向けた具体的なプロジェクトが動き出している。

成田国際空港会社(NAA)は、滑走路延伸・新設に伴う各種施設再編に際して、新たに空港用地となる空港の東側、かつB滑走路とC滑走路の間に位置する区画に新貨物地区を整備する計画を示している。新貨物地区は30年代初頭の供用開始が予定されており、需要に応じて順次、施設を拡張して貨物取扱機能を集約する。完成形として年間350万トン対応の施設を整備する。

三国間の継越貨物需要の取り込みを強化する背景の一つとして「貨物を輸送する航空会社にとって(発着する空港における)トータルの貨物量が減少すれば、便数を減らさざるを得ない、あるいは機材を小さくせざるを得ない状況に陥ってしまう。(輸出入およ

び継越貨物を含む)トータルの貨物量があって、充実したネットワークが整備される」(NAA営業部門貨物営業部)という点が挙げられる。ネットワークが拡大することで、日本を発着する貨物輸送の利便性が向上し、日本に製造拠点を置く荷主企業にとっても成田空港を活用するメリットが高まる。それがさらなるネットワーク拡大につながるといった好循環を目指す。

空港外で新たな貨物地区構想も浮上した。空港の南西部(富里市立沢)の約30万平方メートルの敷地を活用するもので、千葉県が地域未来投資促進法による特例に基づいて、農地を転用するための関連手続きを経済産業省と協議している。3月末の同意を目指しており、今回の案件が実現して民間開発に至れば、先行している多古町、成田市の物流地区に続く3件目の事例となる。

成田空港内では、既存貨物施設と新貨物地区が併存する期間が一定程度、発生する可能性がありそうだ。こうした期間中の円滑な貨物地区の運用と、新貨物地区へのスムーズな機能集約、空港内の貨物地区と空港外の物流地区の連携、さらには成田空港とともに国際線ネットワークを擁する羽田空港との一体的運用が、首都圏空港としての機能最大化に不可欠な要素だ。

物流施策大綱案に記された首都圏空港の国際貨物総重量、三国間継越貨物需要に関する数値は、成田空港の「第2の開港プロジェクト」、成田空港と羽田空港という首都圏空港の機能強化の進捗を見定めるための一つの指標ともなりそうだ。

(稲垣 健)