

「30年代初頭」供用開始を維持

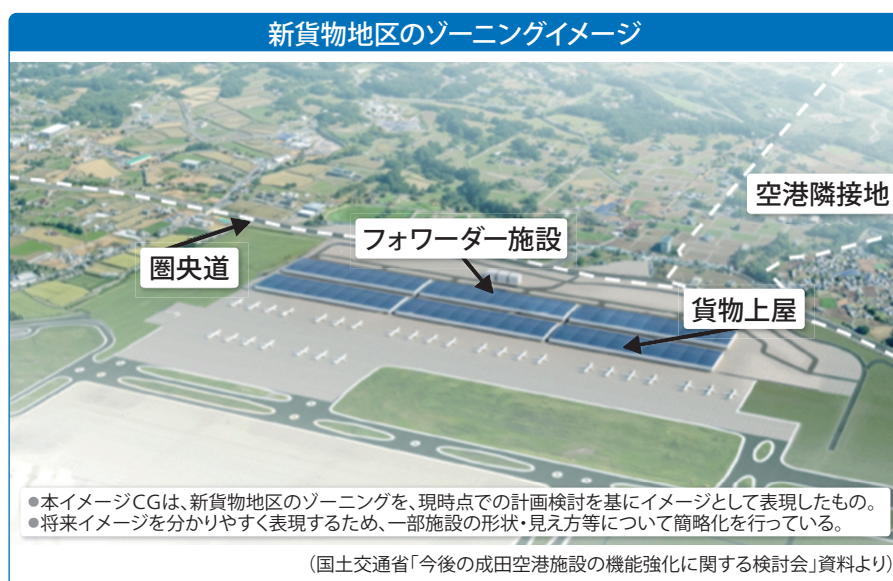
■成田空港新貨物地区、需要踏まえ順次拡大

成田国際空港の滑走路延伸・新設や施設再編、鉄道アクセス改善に関して、滑走路延伸・新設には遅れが生じるものの、新貨物地区は「2030年代初頭」の供用開始を予定し、需要に応じて拡張するなど、これまで示されていたスケジュールに沿った形で進められるもようだ。国土交通省が成田空港の機能強化に関する今後の取り組みの方向性をまとめた。空港敷地内で分散している国際物流機能を集約し、三国間の継越需要を積極的に取り組む「東アジアの貨物ハブ」を目指すという方向性も改めて盛り込んだ。既存施設と新貨物地区を併用する期間については、今後の事業環境などを踏まえて検討することになるとみられ、現時点で明確化されていない。

国交省の有識者会議「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」が6日開催され、最終取りまとめ案について了承した。成田空港では滑走路の新増設などを内容とするさらなる機能強化が進められており、これによって年間発着容量（現在34万回）が50万回に増加する。旅客や貨物量の増加も見込まれるため、旅客ターミナルや貨物施設、鉄道アクセスの機能強化が課題となっており、国交省は24年9月に検討会を設置。25年6月の検討会で中間とりまとめが策定された。

新貨物地区整備の柱は、空港敷地内で分散している国際航空物流機能の集約、新貨物地区と圏央道を挟んで隣接するエリアとの一定の運用など。中間とりまとめでは、貨物上屋やフォワーダー施設を集約し、空港隣接地との一定の運用を可能とする新貨物地区の整備が望ましいと報告。最終とりまとめも、こうした考え方を踏襲するとともに、貨物上屋およびフォワーダー上屋は、ユニット方式などの拡張可能な方式で、需要に応じて段階的に整備するとの方向性を示した。

最終とりまとめは、エプロンに面したゾーンに貨物上屋を配置。その後背地にフォワーダー施設などを整備するとともに、各施設をつなぐ自動搬



送システムの導入で、より効率的な物流の実現を目指すことを盛り込んだ。新貨物地区と圏央道を挟んで隣接するエリアには、物流不動産事業者が開発計画を有しており、新貨物地区と機能を分担した上で接続動線を確保。新貨物地区との一体的運用を実現し、さらなる需要創出を図る。

新貨物地区のマスタープラン策定に関しては、成田国際航空会社（NAA）が公募を実施。4月に設計事業者が決定した。26年1月にNAAは成田空港新貨物地区検討協議会を立ち上げた。今回の国交省の有識者会議の最終とりまとめ、NAAの検討協議会での議論も踏まえながら、27年夏に新貨物地区のマスタープランが策定

される予定だ。

成田空港の機能強化は当初、29年3月末のB滑走路延伸・C滑走路新設が計画されていたが、供用時期が後ろ倒しされることになった。B滑走路の延伸は「29年度内」となっている。C滑走路に関しては、用地確保の関係から現時点で供用時期が見通せない状況だ。一方、旅客ターミナルビルや貨物施設に関して国交省は「インバウンドを含めて旅客も増えており、貨物も伸びている。（既存施設で）老朽化・改修が必要なものもある。必ずしも（新旅客ターミナルや新貨物地区の整備が）滑走路整備と連動するものではないと考えている」と説明している。