

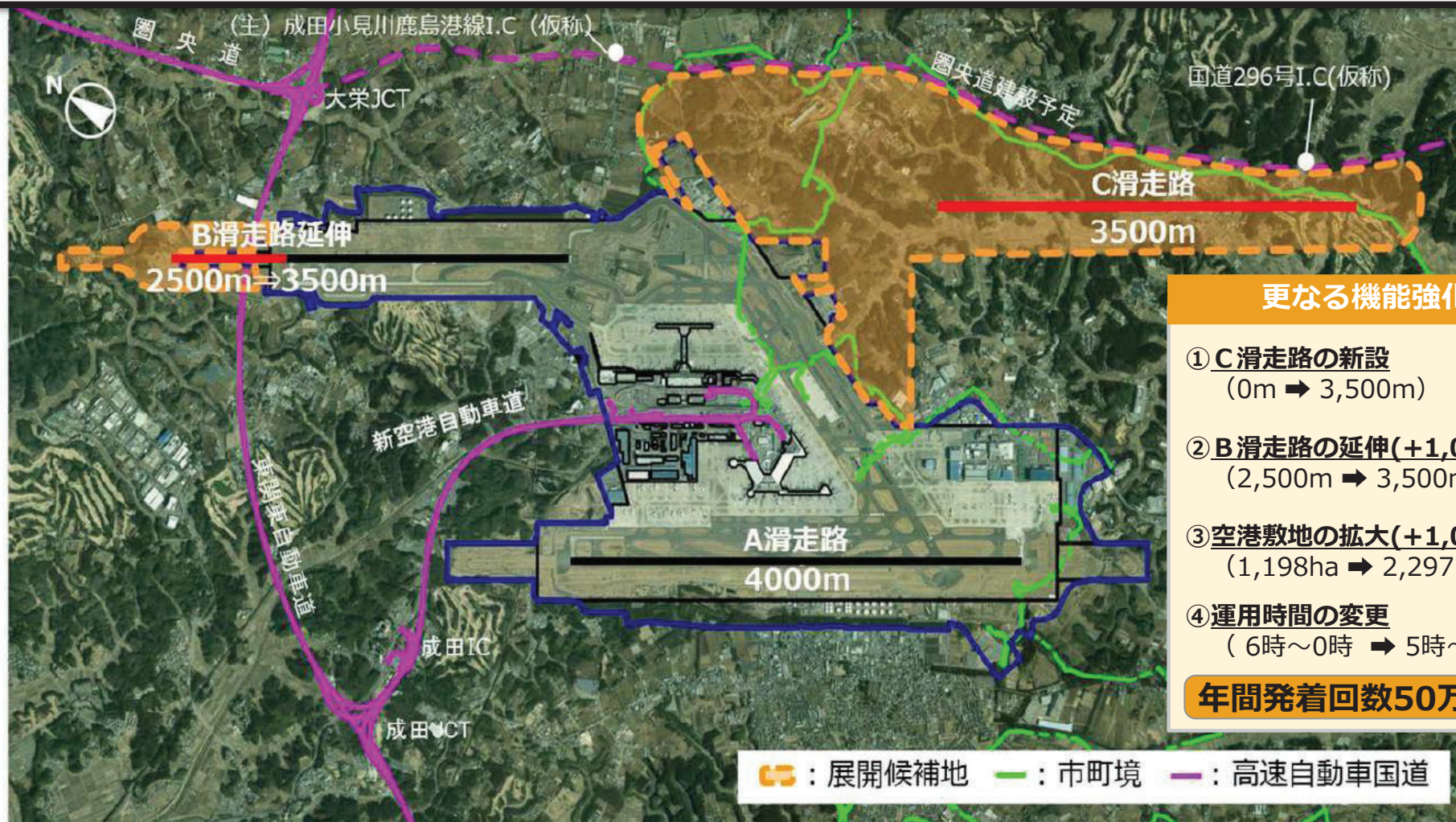
成田空港を航空貨物の 東アジアの拠点へ

成田空港の更なる機能強化を生かした
国際航空物流の拠点化

千葉県
令和4年7月28日

I	<p>「更なる機能強化」を契機に成田空港を“航空貨物の東アジアの拠点”へ</p> <ul style="list-style-type: none">■ 「成田空港の更なる機能強化」の概要■ 「成田空港の更なる機能強化」の効果■ 航空貨物の重要性と成田空港における取扱量■ 成田空港のポテンシャル
II	<p>成田空港周辺地域での規制緩和の必要性</p> <ul style="list-style-type: none">■ 成田空港周辺の状況■ 農地における開発に当たって生じる具体的な支障
III	<p>まとめ</p> <ul style="list-style-type: none">■ 成田空港周辺における規制改革要望■ 航空物流の拠点整備と日本の国際競争力強化

○成田空港では、国際競争力確保等の観点から年間発着枠を現在の30万回から50万回にするため、「成田空港の更なる機能強化」を実施しており、2028年度末の供用を目指して整備が進んでいる



更なる機能強化の概要

- ① C滑走路の新設
(0m → 3,500m)
- ② B滑走路の延伸(+1,000m)
(2,500m → 3,500m)
- ③ 空港敷地の拡大(+1,099ha)
(1,198ha → 2,297ha)
- ④ 運用時間の変更
(6時~0時 → 5時~0時30分)

年間発着回数50万回を実現！

成田国際空港株式会社は、年間発着容量を現状の30万回から50万回まで拡大することができるC滑走路の新設・B滑走路の延伸等といった「成田空港の更なる機能強化」について、2019年11月7日に航空法に基づく空港等変更許可申請を国土交通大臣に行い、2020年1月31日に許可を受けた。**3**
出典・参考：2020年1月31日 国土交通省 報道発表資料、2019年3月19日「成田国際空港株式会社 NAA グループ中長期経営構想」 **3**

首都圏空港の発着回数は年間100万回となり、世界トップレベルへ (成田50万回・羽田50万回)



我が国及び首都圏の表玄関として、成田空港の競争力を可能な限り高め、増大する首都圏航空需要に適切に対応することにより、名実ともに日本のゲートウェイ、かつ、アジアのリーディングエアポートとしての地位を確立

- 新型コロナウイルス感染症拡大下において、日本の社会・経済を支えた国際航空貨物の重要性はかつてないほどに高まっている

国際航空貨物を巡る状況

- 航空貨物の「迅速性、安定性、精密性」が新型コロナウイルス感染症が拡大した日本の社会・経済を支えた

医療

マスクや防護服など医療関連物資、ワクチンなどの医薬品

産業

自動車関連部品や半導体製造装置など高付加価値品

生活

Internet ショッピングの普及・拡大を受けて急伸した越境EC

- 国際海上輸送の遅延や価格高騰により、海上便の代替手段として機能（“船落ち貨物”の取り込み）

成田空港への影響

物流施設が集積している成田空港に貨物便が集中

全国の航空貨物の65%超が成田空港に集中 出典：Daily Cargo 成田空港特集2022

- 国際線貨物便の発着回数や貨物量が過去最高を記録[2021]
- 国際貨物量実績ランキングで成田空港が世界5位(前年7位)[2021年 国際空港評議会]
- 全国の港・空港輸出入の総額で成田空港が直近10年以上第1位[2021]

航空貨物の拠点空港として存在感を発揮!



提供：日本航空株式会社

国際航空貨物の状況	2019年度	2020年度	2021年度	2019年度比	2020年度比
国際線貨物便発着回数	24,421	→ 43,925	→ 50,446	207%	115%
国際航空貨物量(t)	2,045,279	→ 2,087,657	→ 2,609,321	128%	125%

成田空港から世界への就航路線図

Map of Routes from Narita Airport to the World

出典：成田国際空港株式会社 NARITA AIR CARGO TERMINAL

乗り入れ都市 海外118都市121路線(41カ国3地域)、国内22都市23路線
Destination Cities International: 118 cities 121 routes (41 countries and 3 regions), Domestic: 22 cities 23 routes

※2019年冬季スケジュール開始時点
*As of start of the winter schedule of 2019



- ◆世界各地とのバランスのとれた豊富なネットワークが成田空港の国際拠点空港としての大きな強み
- ◆航空貨物は、貨物便だけでなく**旅客便(ベリー便)**を活用して輸送される

旅客ネットワークの拡充 = 貨物ネットワークの拡充

ベリー便について



提供：ZIPAIR Tokyo

- ・ベリー(belly)とは「お腹」の意味
- ・旅客機の腹部に当たる部分の貨物室を利用した航空貨物の輸送手段
- ・重量ベースで見ると**約5割がベリー便**による輸送
- ・新型コロナウイルス感染症拡大下においても大きな役割を果たしている

- ◆**旅客のみならず、東アジアにおける航空貨物の拠点としての機能を抜本的に強化することが可能**

航空物流拠点の整備には、以下の点が必要。

- 成田空港ゲートもしくは交通の要衝周辺
- 一団の平坦な土地

しかし、成田空港ゲートもしくは交通の要衝周辺は、

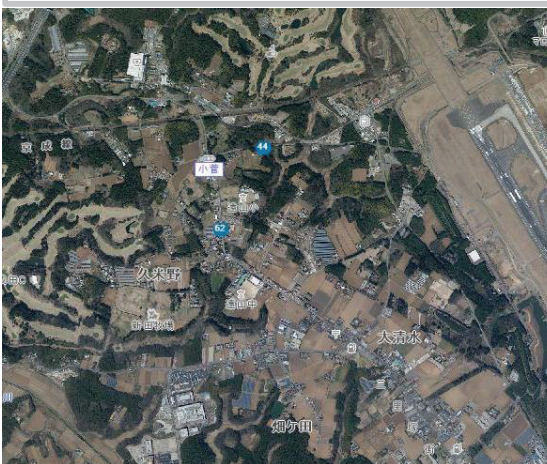
- ①地形上、適地が限定される
- ②転用困難な農地が広がっている

成田空港周辺では、航空貨物を扱う物流施設が分散しており、効率的な運用ができていない

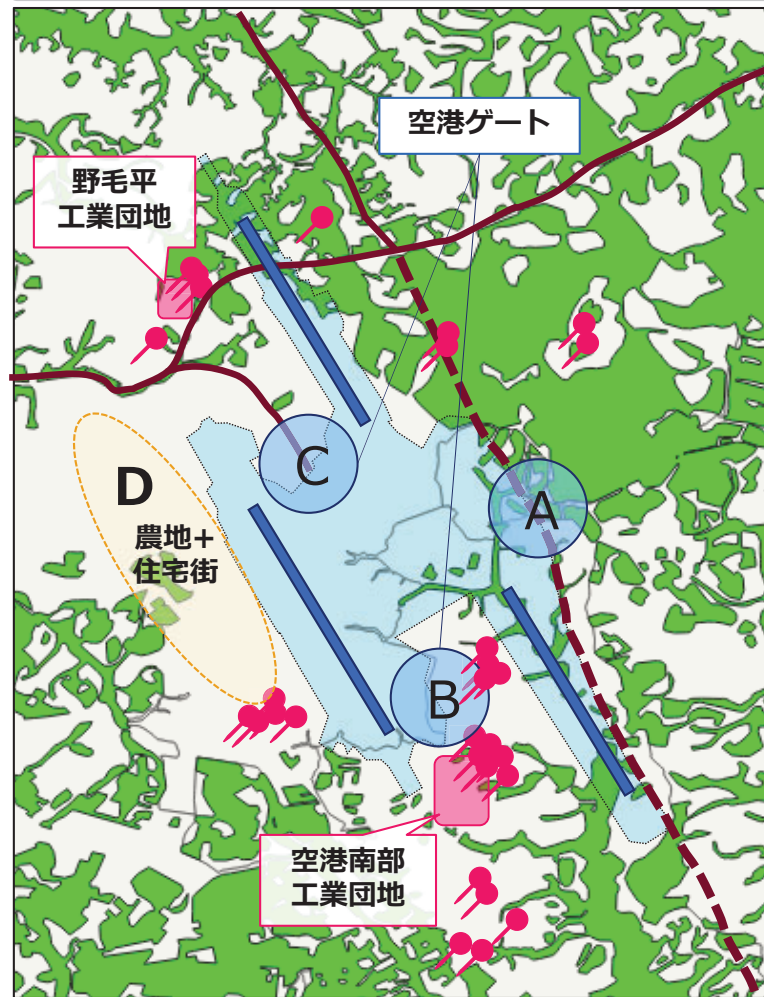
C. 空港第2ゲート周辺(困難な理由:①)



D. 農地+住宅街 (交通の要衝から遠い)



成田空港周辺



A. 新IC(検討中)周辺(困難な理由:②)



B. 空港第6ゲート周辺(困難な理由:①②)



出典：国土数値情報を活用して作図

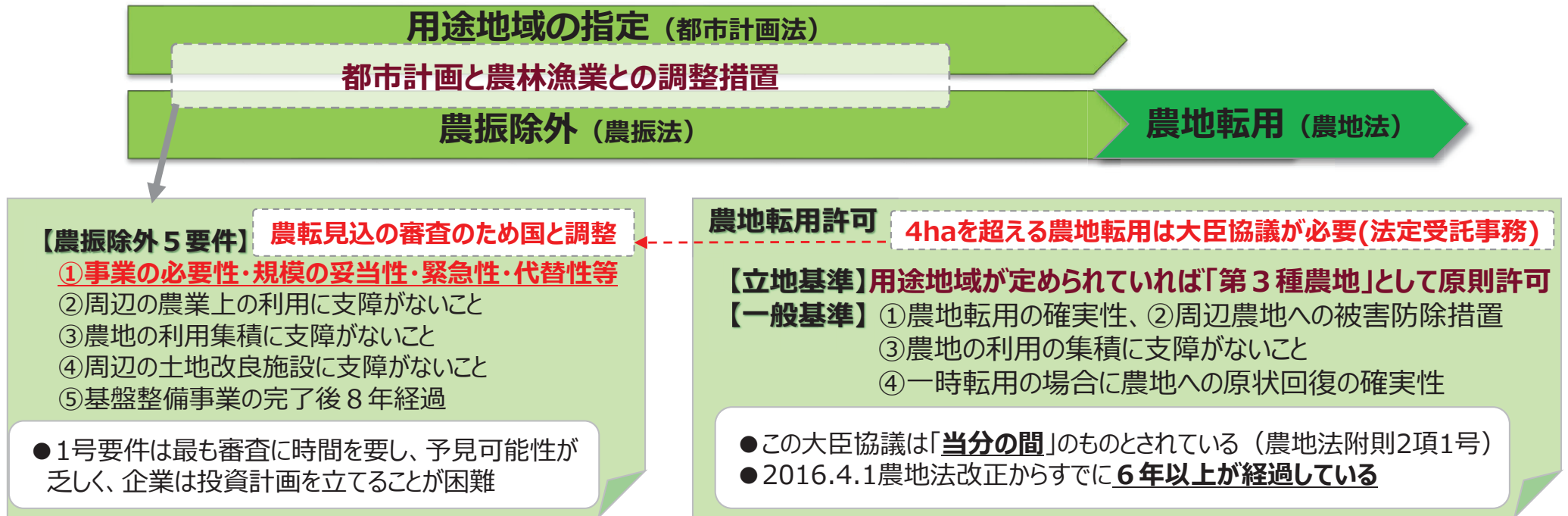
農用地区域

フォワーダー施設

農地における開発に当たって生じる具体的な支障

- 「計画的な土地利用によるまちづくりを進める」ために都市計画法による用途地域の指定を行う場合においても、農振除外5要件が求められるうえ、農地法により4haを超える農地転用は法定受託事務として大臣協議が必要となる。
- 農振除外の第1号要件では、事業の具体性・必要性・規模の妥当性・緊急性・代替性について詳細な審査が行われるほか、農地転用見込みも審査されるため、自治事務でありながら事実上、4haを超える農地では大臣協議を前提として国との調整が行われること等により、審査・手続に多大な時間を要し、企業の予見可能性を害している。

※農振除外・農地転用手続きに多大な時間を要し、予見可能性が乏しく、誘致に応じる事業者は投資計画を立てることが困難



成田空港では、国家プロジェクトとして「更なる機能強化」が行われており、その効果を最大化するためには、空港周辺に物流拠点の集約が必要。

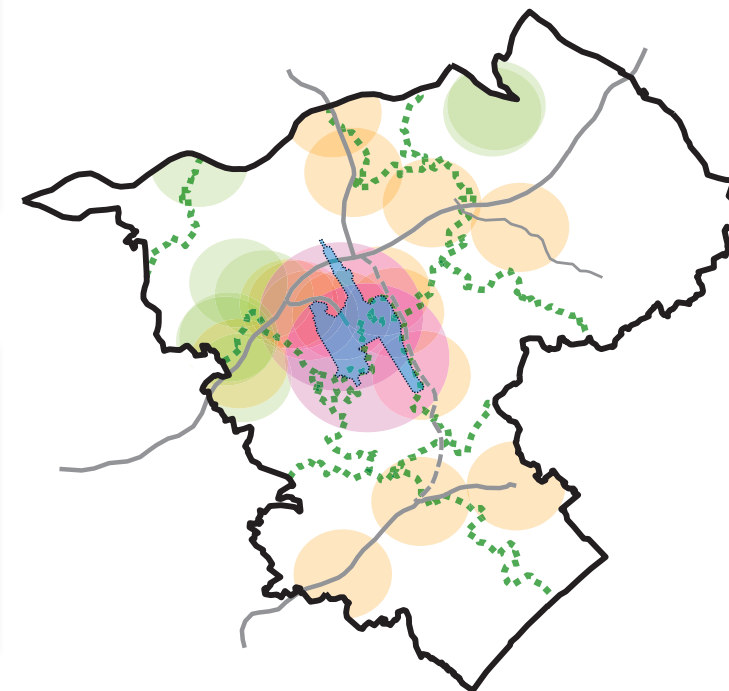
⇒ しかし、「更なる機能強化」は空港敷地内の取組に限定。

空港周辺地域では、転用が原則不許可である農地が広がるが、空港敷地内の取組のような農地関係法令の特例がなく、更なる機能強化と空港周辺の産業振興を一体的に進められない。

成田空港を航空貨物の東アジアの拠点とするとともに、空港周辺地域にはその拠点機能を活用する産業集積を図りたい。

交通の要衝周辺（インターチェンジ、空港ゲート等）において、**農地の土地利用規制の緩和が必要！**

成田空港周辺の交通の要衝



【凡例】

- : ICから3km
- : 国道と国道の交差点から3km
- : 空港ゲートから5km

- サプライチェーンがグローバル化した日本の社会・経済・産業を維持し、さらに発展させていくためには、**経済安全保障の観点からも、サプライチェーンの核となる国際航空物流拠点を、国家戦略の視点から国内に整備する必要がある。**
- 国際航空貨物で競争力のある空港となるためには、海外の大手航空物流事業者にも選ばれる「トランジット貨物のハブ空港」となることが不可欠であり、**自動化などの最先端の技術を導入して高度化された物流拠点を国際空港の隣接地に整備する必要がある。**
- 日本を代表する国際航空物流拠点となり得るのは、貨物にも利用可能な豊富な国際ネットワークを持ち、**経済活動が最も活発な首都圏に位置しながらも、空港隣接地での拠点整備が可能な『成田空港』**において、他にはない。



新型コロナやコンテナ不足の影響等による「船落ち」

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い東南アジア等で海上物流が混乱するなかで航空貨物の需要は増加しており、国内に航空物流拠点（ハブ）を有することの重要性は、経済安全保障の観点からも高まっていくものと思われる

出典・参考：外務省ホームページ

