

「世界標準の貨物施設」へ道路網重視

■成田国際空港会社・田村社長

成田国際空港会社（NAA）の田村明比古社長は1月30日の会見で、「世界標準の国際航空貨物ターミナル」の条件の一つとして、空港内外を結ぶ道路網の接続性の高さを挙げた。地元自治体が要望・主体となって設置する「地域活性化インターチェンジ（IC）」を圏央道にも整備できる制度が整ったことを踏まえ、田村社長は「仮に新たなICを（将来構想で示している）新しい貨物地区の近くに整備することになれば、そうした条件を備えることになる。荷主、物流事業者にとっての効率性も高まる」と述べた。NAAの「新しい成田空港」構想は、現在整備が進められている圏央道（大栄ジャンクション<JCT>—松尾横芝IC）に隣接したエリアに新貨物ターミナルを整備する計画を示している。



田村明比古社長

千葉県とNAAは24年5月に地域活性化ICの対象拡大を国土交通省に要望。24年末に国交省は、これまで高速自動車国道のみだった地域活性化ICの対象に、圏央道といった一般国道自動車専用道路などを加える制度を整えた。

会見で田村社長は、1月24日に開催された成田空港に関する四者協議会（国、千葉県、周辺9市町、NAA）で25年冬季スケジュール（10月26日～）からの年間発着容量34万回化の確認、エアポートシティ（仮称）実現のための推進主体「NRTエアポートシティデザインセンター」の設置で合意したことにも言及した。

34万回化に関連しては、さらなる需要を受け止めるために、グランドハンドリングを含む応需体制の確立に取り組む考えを改めて強調した。空港周辺地域の産業集積を目指すエアポートシティ実現については「地域と空港、双方にとって好循環を生み出す」と述べた。

田村社長の会見要旨は次のとおり。

<地域活性化ICについて>

▷いわゆる高速道路にしか適用されなかった地域活性化ICが、自動車専用道路にも適用されることになっ

たことは極めてありがたいことと考えている。圏央道への地域活性化ICの設置を可能にすることについて千葉県と一緒に要望したことの背景には、「新しい成田空港」構想において、圏央道沿いに新しい貨物地区を整備する計画を盛り込んでいることが挙げられる。世界標準の国際航空貨物ターミナルという観点からは「エクスプレスウェイ」に直結することが条件とも言える。

▷仮に新たなICを新しい貨物地区の近くに整備することになれば、そうした条件を備えることになる。地域の生活交通と物流の交通が混在する状況が減少することにもつながり、地域の道路の混雑解消、二酸化炭素削減などのメリットがあるだろう。荷主や物流事業者にとっての効率性も高まる。そういった需要に応えるICについて、千葉県とNAAの担当部門で相談している。近い将来、実現にこぎつけられれば、と考えている。

<四者協議会での34万回化の確認について>

▷「34万回化」にご理解をいただいた周辺自治体のみなさまに改めて感謝申し上げたい。さまざまな航空会社から新規就航、増便の相談をいただいている。それに向けて発着枠

を確保する準備、増便などの需要にしっかりとサービスを提供できる体制を確保することが重要だ。燃油、人材確保を含めて需要増加への対応をさらに進め、ビジネスチャンス逃すことの無いようにしたい。

▷エアポートシティ構想に関しては、われわれとしても「新しい成田空港」構想とりまとめ2.0で、2024年7月に国に報告した。構想における重要な柱の一つが地域と空港が一体的、持続的に発展するということにあり、その中身がエアポートシティになる。地域、空港の双方にとって非常に重要と考えている。航空・空港と相性の良い産業が立地することは、航空貨物の需要を増やすことにもつながる。ビジネスの往来が増えること、周辺の観光を振興することは、旅客需要の増大につながる可能性がある。地域産品を世界に発信するチャンスにもなる。

▷空港の拡大を受けて、これまで以上に多くの従業員に働いてもらうことになり、こうした従業員の方々も安心、快適に住める環境を確保することは空港会社としての責務と認識している。周辺地域のまちづくりは非常に重要なポイントになる。エアポートシティ実現は、空港にとっても地域

にとっても好循環を生み出す取り組みだ。千葉県でも非常に積極的に考えていただいております、しっかりと連携して実現したい。

<次期中期経営計画について>

▷2024年度で現在の中期経営計画の対象期間が終了する。掲げた目標をどれだけ達成できたのか、という点について精査している。併せて新しい中期経営計画をどのようなものにするのか検討している。成田空港の「2030年にありたい姿」を示した上で、それに向けた最初のステップとして現在の中期経営計画を策定した経緯がある。30年には新規滑走路が本格運用している状況にある。次期中期計画においても、空港としての「ありたい姿」に関して大きく変更する必要はないと考えている。現在の中期経営計画の進捗を踏まえたうえで、中身を充実させていく。

▷(滑走路延伸・増設という)さらなる機能強化を本格的に進めていくとともに、その先にある「新しい成田空港」構想を実現することが求められる。今後しばらくは、かなり大きな投資を続けなければならないフェーズに入る。国の支援もいただきながら進めていくと同時に、NAAとしても大きな投資を支えるために収益力を高めることが必要だ。そういった観点も次期中期経営計画の内容の一つになるだろう。

<ネットワーク構築の展望について>

▷物流、人流ともに最も太いアジアー北米間の需要を獲得するためにアジアの空港間で激しい競争が行われている。アジアー北米間が物流・人流の成長率が最も高いマーケットとして推移すると予測されている。需要を取り込むためにしっかりと競争できる体制を整えることが重要だ。こうし

た競争にどのように対応するのか、という点に加えて、日本を目的地とする旅行需要の増加を受け止めることも求められている。可能な限り訪日需要を日本各地にも波及させるという機能を担う必要もある。

▷日本人による国内線需要は頭打ち、あるいは漸減傾向になる可能性も予測される。航空会社が一定の頻度で国際線ネットワークを維持しようとする際には、需要を確保するという観点から国際拠点空港にネットワークを張ることが重要になる。訪日需要を日本全国に波及させることも求められる。国際拠点空港における国内線の重要性はさらに高まるだろう。成田空港の国内線ネットワークはまだ十分ではない、さらに伸ばす余地があると考えている。