

千葉日報「シンクタンクの目」5月2日掲載

成田空港周辺の土地規制の見直しで物流施設の立地促進図れ

株式会社ちばぎん総合研究所
受託調査部 主任研究員 弓野武郎

成田空港は5月20日に開港から30年を迎える。現在は2010年3月の完成を目指し平行滑走路の北伸工事が進められており、これに伴い年間の発着回数は現在の約20万回から約22万回に増加する。

同空港のポテンシャルを最大限発揮すれば約30万回まで発着可能という試算結果も公表されている。滑走路が延伸されれば当然旅客数の増加も見込まれるが、ここでは成田空港周辺への今後の物流施設立地のあり方について考えてみたい。

国際化を目指す羽田空港でも4本目の滑走路を整備中で、これによる国際貨物取扱量の増大が想定されている。関西国際空港も完全24時間化により、貨物重点型空港へのシフトを加速させている。

国内のライバル空港が物流機能の拡大を志向しているなかで、成田空港はその優位性を打ち出すため、空港周辺地域へ物流施設が立地しやすい環境づくりを進めていく必要がある。

空港周辺の物流施設に関しては、事業所を集積させる予定であった成田国際物流基地の整備が進まなかったことから、各事業所が空港の敷地外に立地を求めた経緯がある。その結果、事業所は分散しており、主要物流事業者のなかには、より良い条件の立地への移転を求めたり、大規模な立地場所の不足を訴える声も聞かれる。

行政の財政状況が厳しいなかで、多額の資金負担を伴うインフラ整備は難しいだろうが、コスト負担なしで物流施設の立地の可能性をさらに高める手段として、例えば都心と成田を結ぶ東関東自動車道のインターチェンジ（以下IC）周辺の市街化調整区域への立地認可基準の緩和を進めてはどうか。

IC周辺は物流施設の適地として事業者のニーズは高いが、原則として開発が認められない市街化調整区域となっている場合が多い。ただし千葉県を含む多くの自治体では、一定の条件を満たせばICから半径500m以内に限り物流施設の立地を認めている。成田空港の総合的な機能度を高めるためには、こうした市街化調整区域の更なる有効活用も一つの方法だと考える。

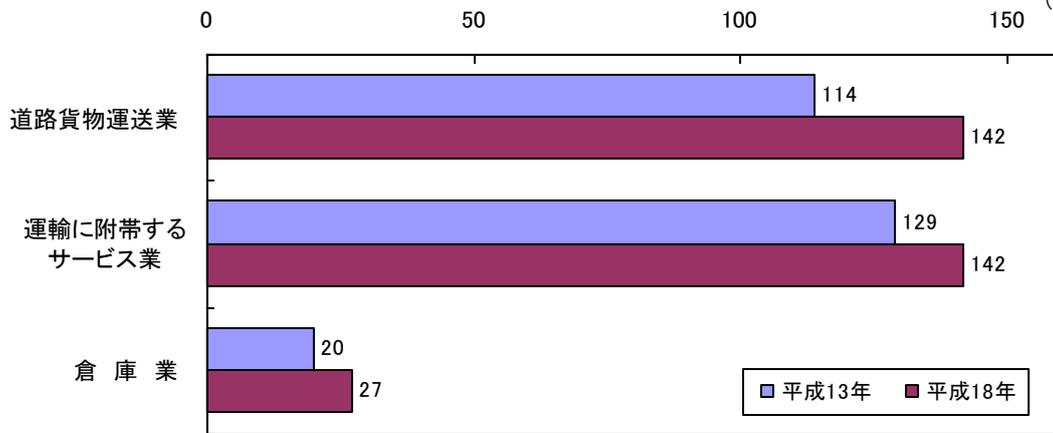
IC周辺調整区域への立地認可は、市街化区域内での適地が減少しているなかで大規模な土地を求める事業者のニーズに合致する。現地を実査した経験があるが、ICから車で数分で到達できる半径5km程度の範囲の主要道路沿いには、物流施設が立地しても周辺地域への騒音などの影響が少ないとみられる大規模な空地が数多くあった。

調整区域を一律に開発不可とするのではなく、要請があり一定の条件をクリアすれば柔軟に考えても良いのではないか。認可基準を半径5km以内までに緩和すれば、物流施設の立地は相当数増加し、雇用や税収面など周辺地域への経済波及効果も大きいはずだ。

一部の自治体ではすでに基準を緩和し、物流施設の誘致を図る動きもみられる。今後、ライバル空港の攻勢や競争激化が見込まれるなかで、千葉県では極力コストをかけずに空港周辺に物流施設の立地を促進するための規制緩和を機動的に進めていくべきと考える。

成田空港周辺地域における物流関連事業所数の動向

(先)



(注)・「事業所統計調査」(総務省)より、産業中分類の中で物流関連と考えられる区分を対象として、空港関連施設が多く立地している成田市、芝山町、多古町の合計の事業所数を比較したもの。
・「運輸に付帯するサービス業」: 運送代理店、運送取次業、梱包業等