

成田空港の機能強化とともに周辺地域における物流施設建設などの動きが活発化している。

わが国からの輸出額は、20年にコロナ禍で落ち込んだ後、21年には回復に転じ、22年には為替円安もあって98.2兆円と過去最高を更新した(図表1)。

県内からの輸出額も、同年に17.4兆円と過去最高を記録したが(図表2)、記録更新には、わが国航空貨物の約7割が集まる国内最大の貿易港である成田空港の貢献が大きい。22年輸出額は医薬品や半導体製造装置を中心に15.8兆円で、この10年間で倍増した。

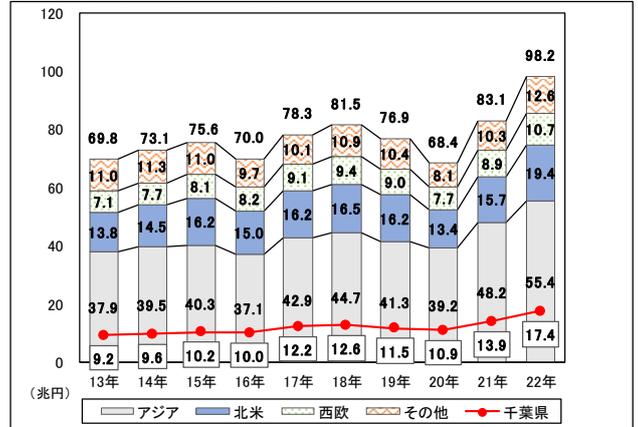
成田空港では貨物取扱量が右肩上がりが続けていることから、貨物関連施設の集まる地区が手狭になりつつある。つぎはぎ的に施設を増設したことなどからトラック等の渋滞が頻発しているほか、通関業務や運送手配等を行うフォワーダーの大半が空港外に分散するなど非効率な運営を強いられている、といった問題も発生している。

かかるなか、成田国際空港会社(NAA)では、22年に物流機能強化を盛り込んだ「新しい成田空港」構想を公表した(図表3)。同構想では、貨物地区を新設したうえで、関連施設の集約や空港アクセスの改善を図るとしている。新たな貨物地区は、B滑走路とC滑走路の間に位置し、整備中の圏央道インターチェンジからも近い(図表4)。

これらの動きに対する追い風も吹いている。今年に入ってから、国が地域未来投資促進法を弾力的に活用する方針を示したことで、空港ゲートや高速道路、インターチェンジ周辺の農地に物流施設を整備することが可能となった。3月にはオーストラリアの大手デベロッパー「グッドマングループ」が多古町に国際物流拠点を整備する計画を明らかにしたほか、9月には国内大手デベロッパー「ヒューリック」が成田市下福田地区に大型物流施設を建設することを発表した。両物件とも新滑走路が供用開始となる29年3月までの稼働開始を目指す。

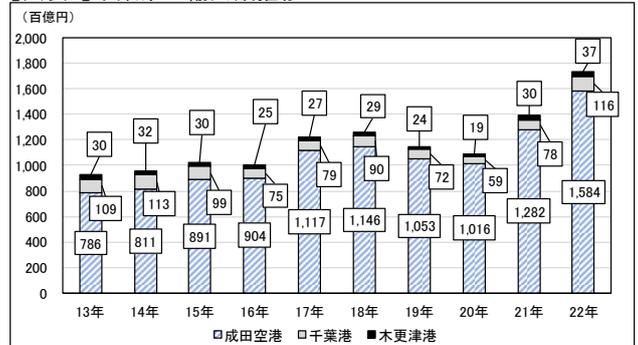
空港の機能強化は、人やモノの流れを活性化させるとともに、周辺に関連産業を呼び込むことで新たな投資や雇用を生み、地域経済への効果大きい。空港内の雇用者4万人が第3滑走路運用開始後は、7万人に増えることが想定されている。成田空港の機能強化プロジェクトが計画通りに進み、経済効果ができるだけ早く発現することを期待したい(竹津)。

【図表1】全国の輸出額推移



(出所)財務省「貿易統計」をもとにちばぎん総研が作成

【図表2】千葉県の輸出額推移



(出所)財務省「貿易統計」をもとにちばぎん総研が作成

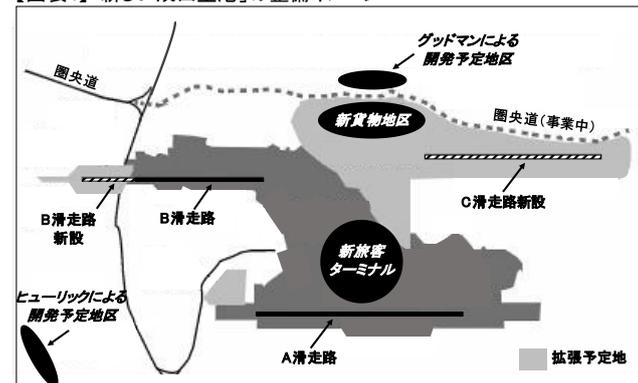
(注)輸出額は成田空港、千葉港、木更津港の3港合計額

【図表3】「新しい成田空港」構想の主な内容

- ①航空物流機能の強化
 - ・貨物地区内搬送の自動化、省力化の推進
 - ・「新貨物地区」の整備
- ②旅客ターミナルの再構築
 - ・3つのターミナルの集約(ワンターミナル化)
 - ・脱炭素に向けた施設整備
- ③道路・鉄道アクセスの改善
 - ・空港構内道路と接続する4車線道路の整備
 - ・京成成田スカイアクセスラインの単線区間の複線化

(出所)各種資料、報道などをもとに(株)ちばぎん総合研究所が作成

【図表4】「新しい成田空港」の整備イメージ



(出所)各種資料をもとに(株)ちばぎん総合研究所が作成