

国 交 省

羽田空港再拡張にらみ

首都圏の国際航空物流強化

荷主・業者のニーズ調査

国土交通省は2010年の羽田空港再拡張に伴う24時間開港・国際化をにらみ、成田空港との連携による首都圏の国際航空物流機能強化策を検討する。まず、主要荷主と航空フォワーダーの実態調査とニーズの把握に取り組む。荷主に国際貨物の最適な集荷・受取時間や両空港の活用方針などを聞くとともに、フォワーダーが持つ物流施設の現状と両空港への輸送ルート調べて分析する。また、水産物、農産品などの輸入生鮮貨物を中心に羽田の深夜・早朝時間帯の利用ニーズを探る。

羽田空港は再拡張工事
で2010年10月に第4
滑走路（D滑走路）が完
成すると、年間発着枠が
11万回増え、うち3万回
を国際線に割り当てるこ
とが決まっている。D滑
走路の供用開始により深
夜・早朝を問わず、24時

間離着陸できる国際空港
として再登板する形だ。
一方、成田空港も同年3
月に平行滑走路（B暫定
滑走路）が2500mに
延長され、年間発着枠が
現状の20万回から22万回
に増える。

国土交通省は首都圏と
して年間計5万回増える
国際線の発着枠を物流機

能の強化に生かすため、
2010年以降を展望し
た国際航空物流ビジョン
を打ち出し、航空会社の
路線設定やフォワーダー
の物流施設整備に反映さ
せる狙いだ。2010年
以降はいわゆる「首都圏
第3空港」が実現するま
で、大幅な発着枠の増加
が望めない状況にあるこ
とも背景となっている。

羽田、成田両空港は約
80キロ離れており、現状
では関税法上の税関も異
なるが、国交省では「首
都圏の国際航空物流機能
の強化には一体的な運用
が不可欠」（航空局）と
みている。調査を通じて
ハードとソフトの両面で
課題を洗い出し、施策の
立案につなげていく。