

首都圏空港のグローバルハブ化による、航空物流の発展

日本航空株式会社
執行役員 貨物郵便本部長
木藤 祐一郎

2025.7.28

我が国の航空貨物産業は、**国際競争力**を一層向上させることで**日本経済の持続的な発展**に貢献し、さらに**国益の拡大**を実現する重要な役割を担っている。そのためには、日本における最大の貿易港であり、国際物流の中枢を担う航空貨物の拠点である成田空港と国際旅客便が集まる羽田空港の一体運用により**首都圏空港が「グローバルハブ」としての地位を確立し、競争力を強化**することが求められる。グローバルハブとなることで、**世界的なネットワークの中心**となり、これは世界の幹線としての役割を果たし続けることを意味する。このネットワークの確保がもたらすものは、**持続的な経済安全保障の発展、強化**という重要な成果となる。

方針

1. 新モーダルシフトの推進

2. 国際競争力のある空港にするための整備

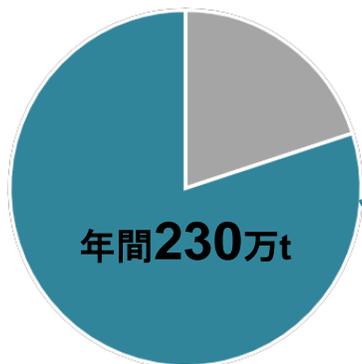
- **国内物流における輸送力不足への対応**
垣根を超えた協業、コールドチェーンの整備等
- **新滑走路の整備をはじめとする成田空港の更なる機能強化の実現、及びこれに伴う貨物地区の機能強化、物流の効率化等**
- **空港外を含む貨物地区の再編、周辺環境整備**
空港アクセスの向上（圏央道複数車線化の早期実現等）
成田空港-羽田空港、及び空港内、場内-場外のLv4自動運転の実装
- **制度・運用の見直しによる利便性の向上**
首都圏空港の一体運用
検疫制度の緩和
- **基盤としてのデジタル・人財**
貨物のトレーサビリティ推進（税関システムとの接続を実現するONE Recordの導入）
首都圏空港一体運用を支える統一プラットフォームの構築（航空版Cyber Port）

1. 新モーダルシフトの推進

国内物流の輸送力不足への対応

国内定期便 貨物スペース利用率

■平均利用率 ■空きスペース比率



当該空きスペースの活用による、**CO2の追加排出はなし。**

10tトラック換算 輸送余力（主要幹線のみ）



約**450**台/日

出典：定期航空協会資料 国内定期航空便の利用促進「モーダルミックス」について（2024年9月26日）より加工し作成

航空業界として取り組むこと（コスト整備（集約・協業）等）

課題

空港施設と人手不足

- ・ 空港施設が狭隘
- ・ コールドチェーンに対応する設備不足
- ・ 空港ハンドリングする人財不足
- ・ トラックドライバー不足

認知度不足

- ・ 航空の認知度が低い
- ・ 周知の機会が少ない

打ち手

■ 垣根を超えた協業

（航空会社間、航空会社とフォワーダー間の施設・人財の共有、及び共同配送等）

■ コールドチェーンを支えるための器材・施設

（保冷輸送用器材の開発や投資、地方の保冷施設導入に対する支援）

■ 業務効率化（DX）

■ 標準化による輸送効率化

（バラ積み機材の活用においては業界標準のBOX仕様を定め、ユニット化）

■ ラストワンマイルへの支援

■ 各農政局・経済局等と連携したセミナー開催等

航空輸送の優位性は、①長距離輸送での高速性・緊急性が高い②天候影響が少なく安定性が高い等が挙げられる。

この優位性に賛同いただくと共に、航空スペースの余力を活用いただくことで輸送力不足改善の一助になる。（モーダルミックスの実例：米穀の航空輸送実証試験等）

2. 国際競争力のある空港にするための整備（施設）

競争力のある成田空港

- **C滑走路の早期整備**、及びその供用開始で物量増に対応する施設の再編
- 空港内に加え、コスト競争力の観点から**空港に隣接・近接する場外エリアも活用した航空会社上屋とフォワーダー上屋の一体運用**を図り、日本発着、及び再混載貨物の取扱いを拡大
- 場外施設も活用することで**トラックの分散を進め**、空港周辺の渋滞を緩和
- 海外の導入事例から、**CFS（Container Freight Station）の類似機能・施設**を検討
- 空港外⇔空港内、及び成田空港⇔羽田空港の**スムーズな横持ちを実現するための道路整備**

航空業界として取り組むこと

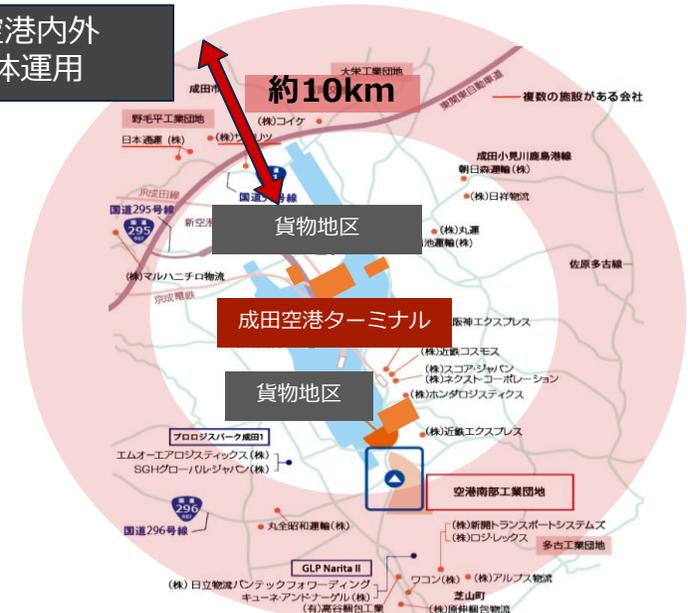
- 効率化を促進させるため、施設・人材等共有化・協業（航空会社間・フォワーダーとの垣根を超えた連携・協業）

成田・貨物地区、及び隣接・近接エリア



出典：国交省資料より定期航空協会にて加工

成田空港内外の一体運用



出典：成田国際空港webサイトより定期航空協会にて加工・作成

シカゴ・オヘア空港周辺のCFS事例



出典：定期航空協会にて作成

2. 国際競争力のある空港にするための整備（制度）

目的

行政手続きの簡素化による、フォワーダー・航空会社の利便性（多様な仕向地への輸送や柔軟な輸送経路の組替え等）を向上するとともに、有事にも耐える強靱な物流を確保。

実現したいこと

- 成田空港・羽田空港の一体運用による**輸送時間の短縮**
- 空港に隣接・近接する、比較的低コストな場外エリアの活用による**物流コストの削減**
- 効率化による人材不足への対応・**輸送力向上**

航空業界 として 取り組むこと

- DXの推進（ONE Record導入、上屋内ロボットの実装）
- 施設の集約（集約と空港内混雑緩和に向けたトラック動線の分散）
- 各種自動化に向けた投資、推進

制度対応

- 首都圏空港の一体運用**
積出港の1本化
場外におけるエアライン業務（NACCS）の実施
羽田空港ランプ内の貨物動線短縮化
- 税関処理等の簡素化による海運連携**
- 検疫制度の緩和**
- 成田空港-羽田空港、空港施設間の道路整備**
トラックのダブル連結、及びLv4自動運転、複数幹線の整備によるスムーズな横持ちの実現

制度対応に関する具体例

	現在	目指す姿
税関	成田・羽田で積出港が分かれており、出発地を変更する場合には 1件ずつ積出港の変更手続き が必要。	成田・羽田で積出港を1つにすることで、 柔軟に出発地を選択 でき、効率的な乗り継ぎが可能になる。
検疫	トランジット貨物を成田⇔羽田転送する際に 現物検査 が必要。 ※成田での接続は汎用申請のみで現物検査不要。	成田⇔羽田転送にも 汎用申請を可 とし、 効率的な接続 を可能とする。約1日程の短縮につながる。

「首都圏空港をグローバルハブに、経済安全保障と産業発展の鍵」

我が国が世界経済の主要プレイヤーであり続けるためには、**アジアの極東という地理的優位性**を活かし、日本における最大の貿易港であり、国際物流の中枢を担う航空貨物の拠点である成田空港と国際旅客便が集まる羽田空港の首都圏空港を国際航空貨物のグローバルハブとして整備し、**航空物流を「成長産業」として発展させる**ことが極めて重要です。

首都圏空港が航空貨物ネットワークの中心として機能し、世界との円滑なアクセスが確保されることで、**経済安全保障の観点からも、国家戦略として推進されている半導体、医薬品などの分野**に加え、**地方創生に資する農水産品の輸出拡大**といった関連産業の発展も後押しする効果が期待されます。

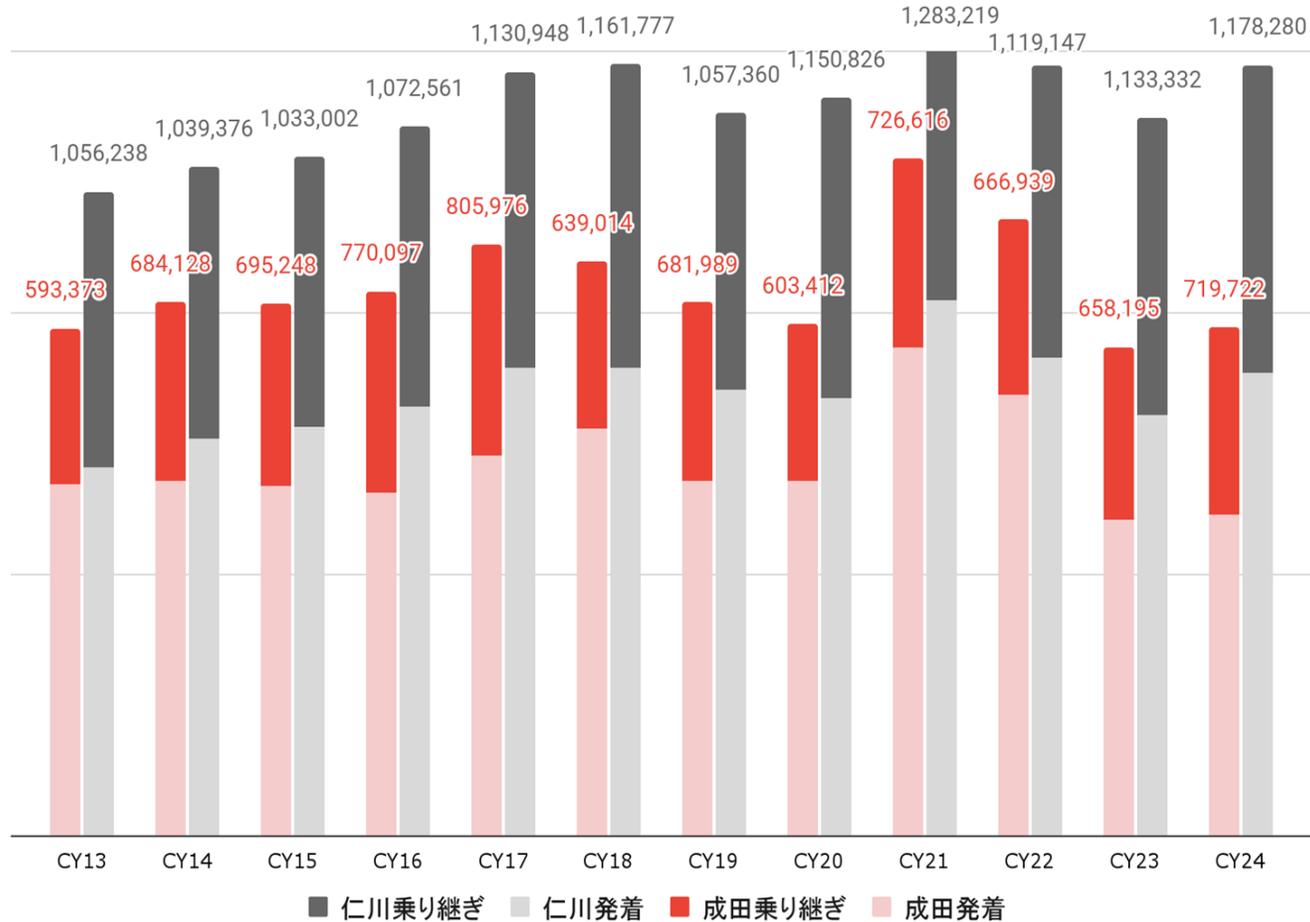
さらなる航空物流の発展のためには、自国の輸出入貨物にとどまらず、シンガポール、香港、中東諸国のように、日本を中継する**周辺国からの三国間貨物の取込み**を拡大することも求められています。

これらの実現には、**首都圏空港の一体運用や周辺物流施設の再編**に加え、より迅速かつ効率的な物流を可能とする**制度の見直し**により、**輸送スピードの短縮や物流コストの削減**といった利便性の向上を図る必要があります。

国策として積極的支援をお願いいたします。

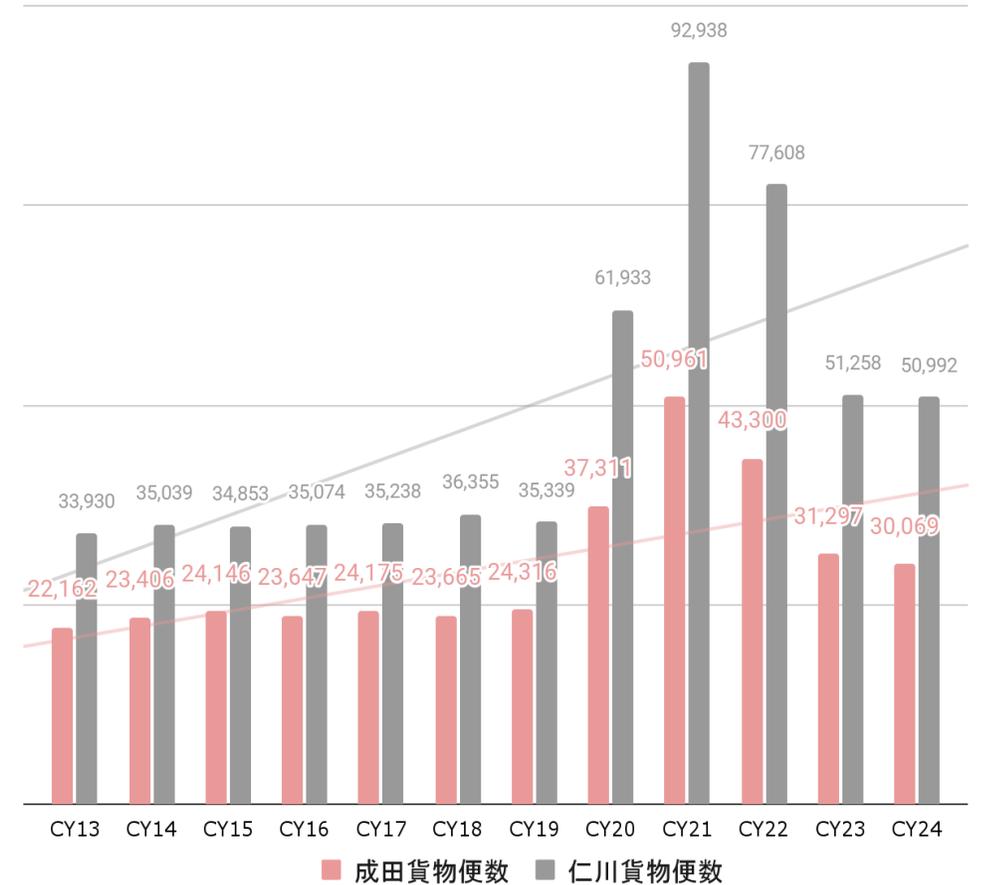
参考：成田空港と仁川空港の比較

成田空港・仁川空港 トランジット物量推移 (Metric ton)



出典：成田国際空港、及び仁川国際空港Webサイトより定期航空協会にて加工

成田空港・仁川空港 貨物便の便数推移 (Metric Flights)



出典：成田国際空港、及び仁川国際空港Webサイトより定期航空協会にて加工