

成田空港施設の整備 (旅客取扱施設・貨物取扱施設等)

国土交通省 航空局
令和6年9月24日(火)

● 検討会の趣旨	・ ・ ・ 3
● 成田空港の更なる機能強化	・ ・ ・ 6
● 成田空港の旅客取扱施設・貨物取扱施設の整備	・ ・ ・ 11
● 旅客・貨物取扱施設に求められる量的要素	・ ・ ・ 13
● 旅客取扱施設に求められる質的要素	・ ・ ・ 19
● 貨物取扱施設に求められる質的要素	・ ・ ・ 27
● 成田空港の空港アクセスの改善	・ ・ ・ 31
● その他成田空港の施設整備に求められる観点	・ ・ ・ 34

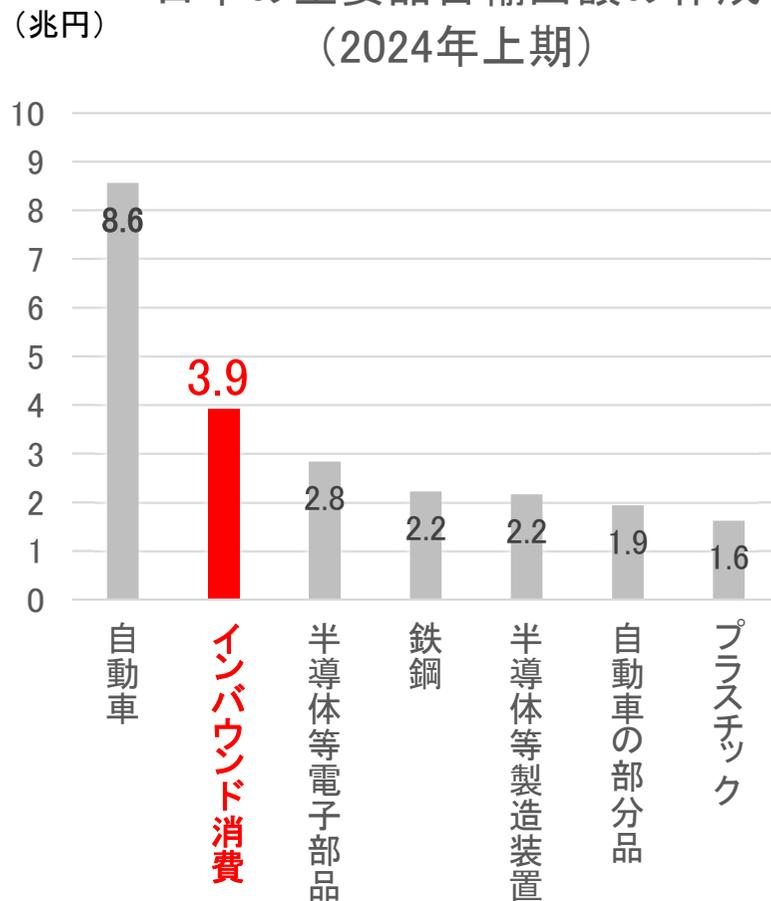
検討会の趣旨

- 我が国の国際競争力の強化や訪日外国人受入れの政府目標達成等の観点から、首都圏空港(羽田空港、成田空港)の機能強化については、交政審航空分科会基本政策部会及び首都圏空港機能強化技術検討小委員会において議論がなされ(H28,7小委とりまとめ)、羽田空港及び成田空港それぞれについて具体的な方策が実施されてきた。
- その後の新型コロナウイルス流行による航空業界の混乱を挟みつつ、成田空港では「更なる機能強化」として滑走路の新設等工事を開始していくとともに、成田空港会社(NAA)による「新しい成田空港」構想検討会においてターミナルビルの再構築、貨物地区の集約、交通アクセスの改善等の議論が行われ、本年7月にとりまとめられたところ。
- 我が国航空の国際競争力を確保するためには、この「更なる機能強化」のタイミングにおいて国際線の基幹空港である成田空港を東アジアのハブ空港として確立する施設整備が行われることが国として必要不可欠。
- このため、ターミナル等の空港施設整備や都心・更には羽田空港との鉄道アクセスといった今後の成田空港の施設面での機能強化について、事業者を中心とした幅広い関係者による議論を行う国の検討会を行うこととする。

我が国におけるインバウンド産業の重要性

- インバウンド産業は、2024年上期時点において**日本で2番目**の輸出産業。
- 「明日の日本を支える観光ビジョン」(2016年3月30日)で掲げていたとおり、**2030年訪日客6,000万人、消費額15兆円**を目指す旨、岸田総理が施政方針演説(2024年1月30日)において発言。

インバウンド消費と
日本の主要品目輸出額の作成
(2024年上期)



”地方の成長も後押しするため、**2030年訪日客6,000万人、消費額15兆円**を目指します。その際、一部の地域・時期への偏在によるオーバーツーリズムを未然に防止し、全国津々浦々に観光の恩恵を行き渡らせるため、観光地・観光産業の高付加価値化と地方部への誘客を強力に推進します。“

出典：首相官邸HP「第二百十三回国会における岸田内閣総理大臣施政方針演説」

成田空港の更なる機能強化

成田空港と羽田空港の役割

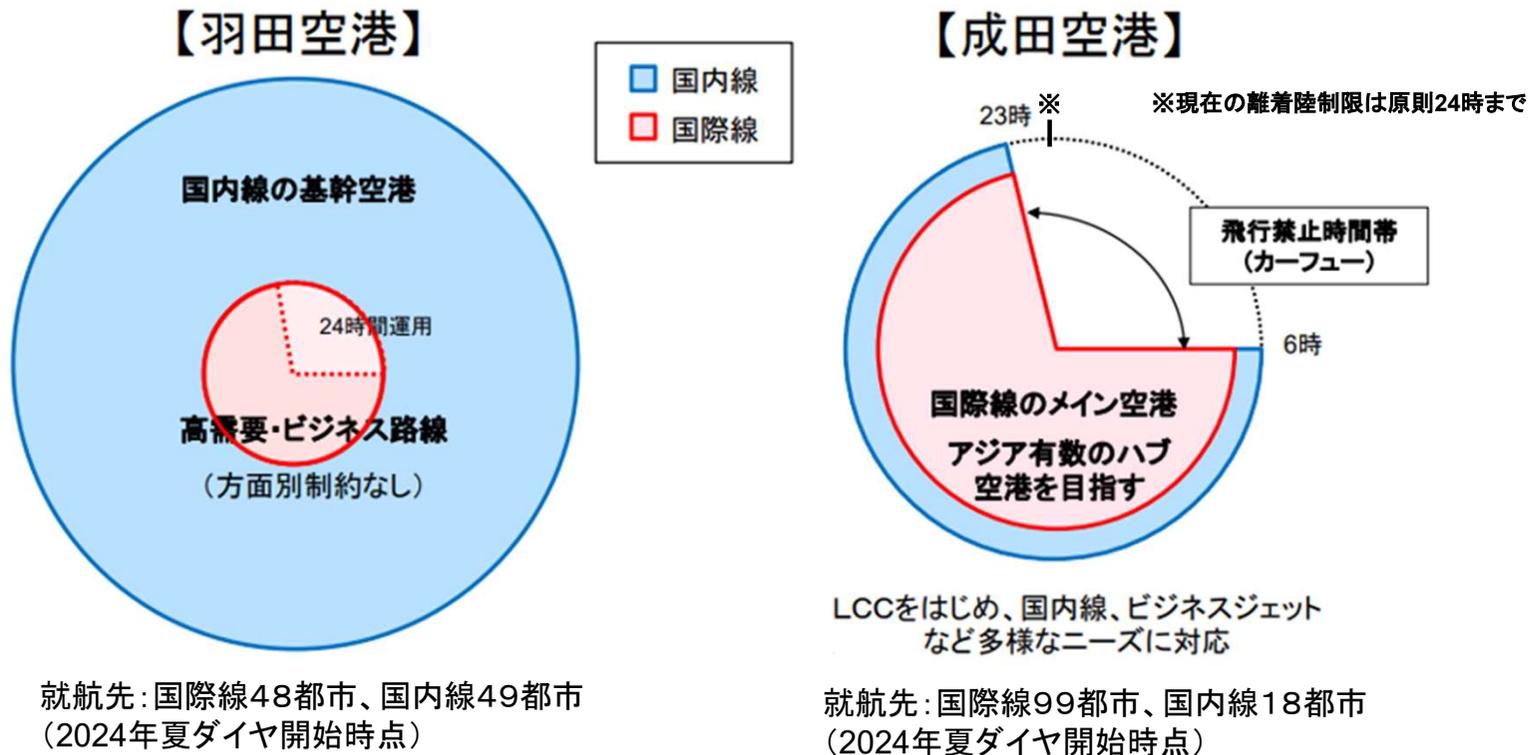
○ 交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ(平成26年6月)において、成田空港と羽田空港の役割は、それぞれ以下のように整理されている。

2. 航空ネットワークの構築のための強固な基盤づくり

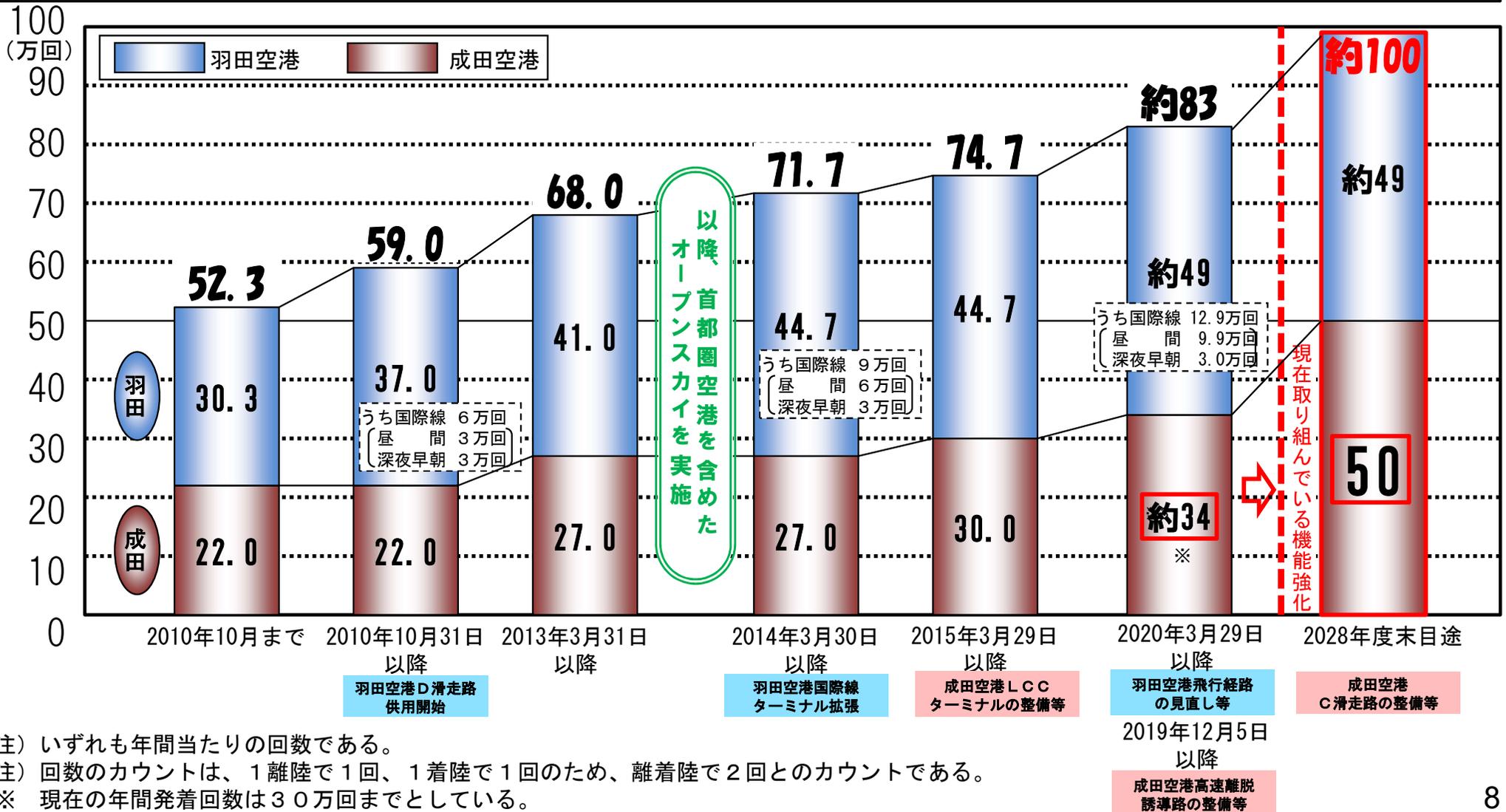
2.3.1 首都圏空港の更なる機能強化

現在は、羽田空港は国内航空ネットワークの基幹空港としての機能を果たしつつ、国際線については、昼間時間帯は高需要・ビジネス路線を中心に活用するとともに、成田空港の離着陸が制限されている深夜早朝時間帯に対応している。

一方、成田空港は、強みである国際航空ネットワーク機能を拡充し、国際ハブ空港としての機能強化を図るとともに、国内線との乗り継ぎ機能も強化している。



- 成田空港・羽田空港は旺盛な航空需要に対応するため、これまで段階的に増枠を実施してきた。
- 首都圏空港機能強化技術検討小委員会中間とりまとめ(平成26年7月)においては、羽田空港の飛行経路の見直し等及び成田空港の新滑走路の整備等の方策が示された。
- 羽田空港は既に年間発着容量約49万回を達成。今後、首都圏空港の更なる需要は成田空港の50万回化により受け入れることとなる。



○ 平成30年3月の地元合意に基づき、成田空港の機能強化を実施。令和10年度末目途の供用を目指して整備を進める。

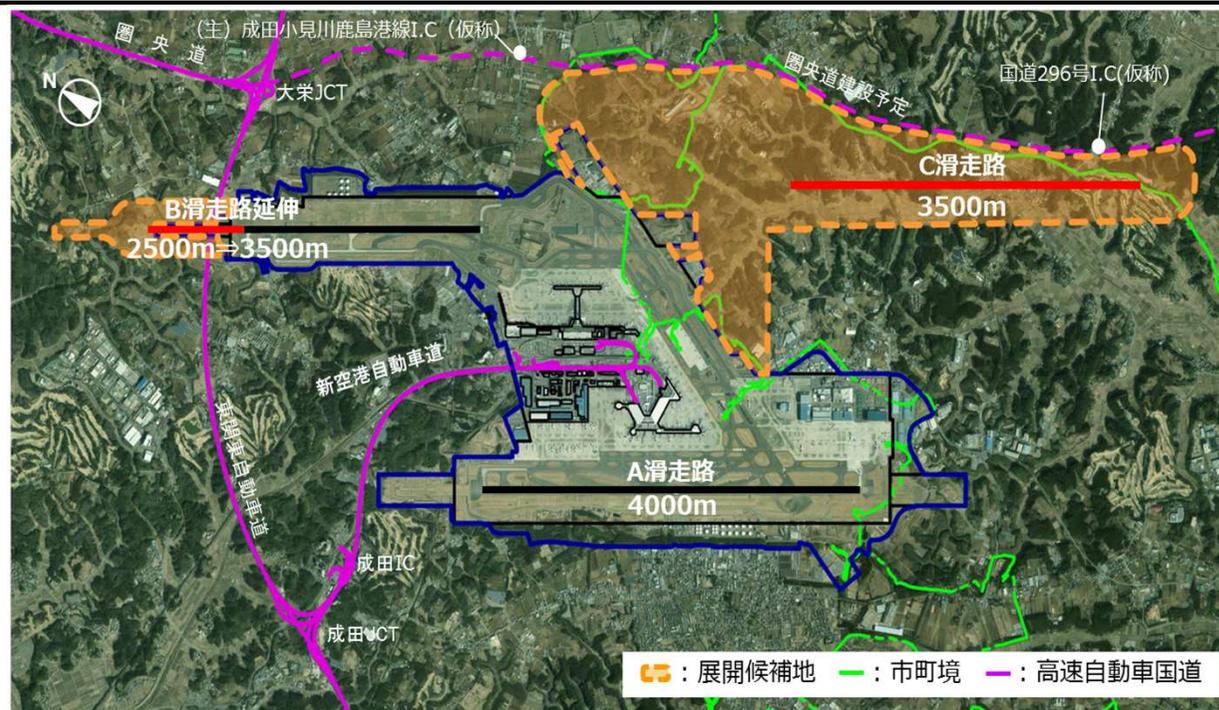
A滑走路の夜間飛行制限の緩和

- 2019年冬ダイヤ(10月27日)より、A滑走路の運用時間を6-23時から6-24時に延長
*新B・C滑走路の供用開始まで

B滑走路の延伸
(2500m→3500m)

C滑走路の新設
(3500m)

→年間発着容量50万回を実現



国からの支援

空港整備勘定

出資(財務基盤の強化:300億円)(令和2年度)

成田国際空港株式会社

無利子貸付(令和7年度要求:100億円)
(令和3~6年度予算:424億円)

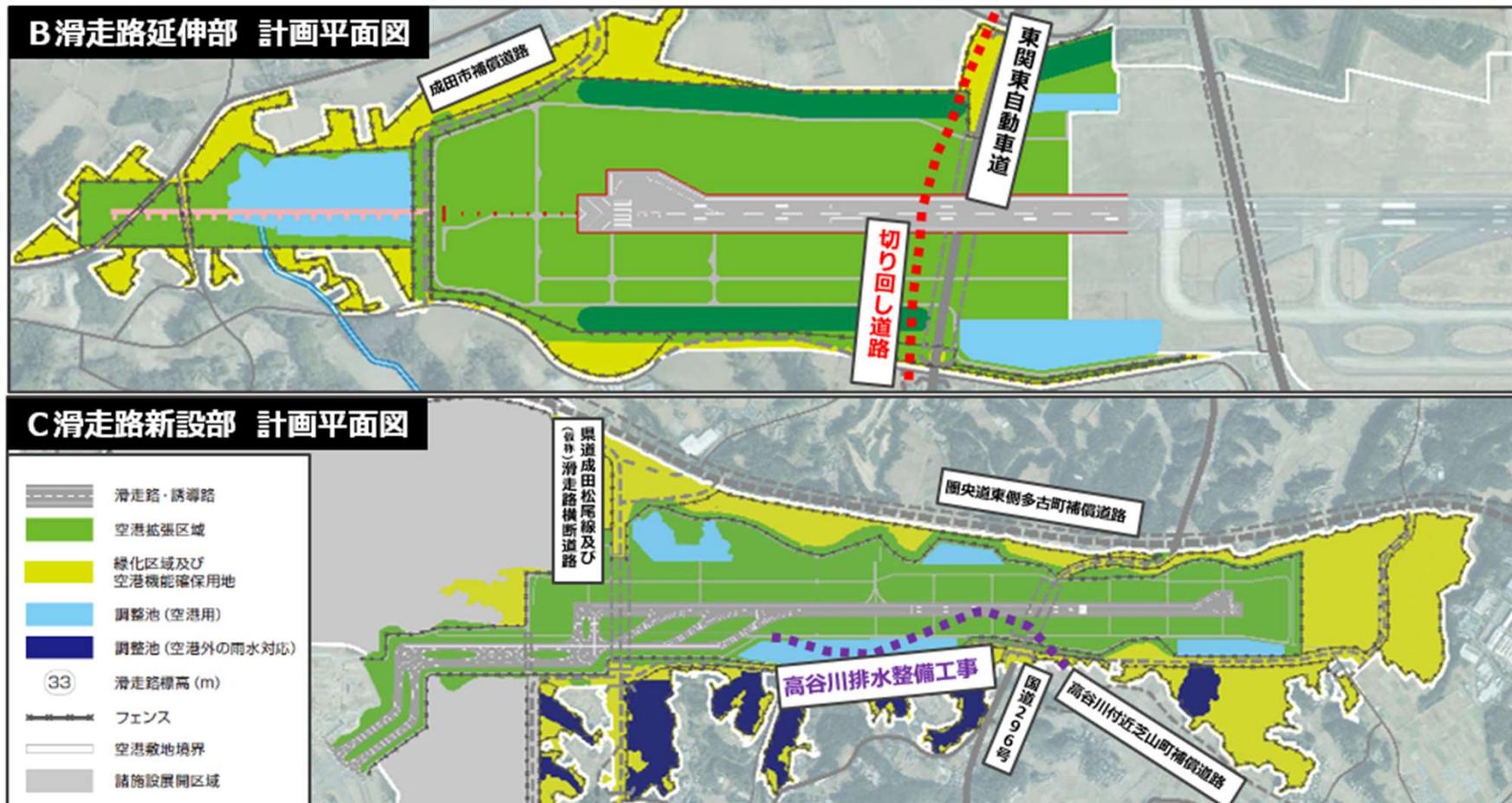
B滑走路延伸・C滑走路新設
用地取得等
(事業費:約6,400億円)

財政融資資金

財政融資(4,000億円)(令和2年度)

成田空港の更なる機能強化の進捗状況

- 2020年1月の航空法の変更許可以降、用地測量、土質調査、埋蔵文化財調査等の現地調査を着実に実施してきている。
- 本格造成工事前の準備工事として、B滑走路延伸部は2022年10月より東関東自動車道（東関東道）の切り回し道路工事に着手し、本年7月に切り回し道路（下り線）の供用開始。8月から地下道工事着手済。C滑走路新設部は2023年12月に高谷川排水整備工事に着手。
- 防音工事、移転補償、深夜早朝対策としての内窓設置等の環境対策も速やかかつ着実に実施していく。



※成田空港会社資料より作成

成田空港の旅客取扱施設・貨物取扱施設の整備

- 首都圏空港技術検討小委員会中間とりまとめ(平成26年7月)においては、成田空港の滑走路の増設の実現に向けた課題として「ターミナルの整備」及び「アクセス施設の整備」について検討が必要とされている。

首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間とりまとめより抜粋

<平成26年7月>

Ⅲ. 成田空港

(2) 滑走路の増設

⑥ 実現に向けた課題

ア) ~ エ) 略

オ) 空港施設の再配置も含め、駐機場、ターミナルビル等の増強、アクセス施設の整備等

カ) ~ キ) 略

なお、オ)の検討に際しては、空港全体の施設配置のあり方も含め、引き続き技術的に検討していく必要がある(参考資料 56 ページ参照)。

<参考資料 P56>

- 滑走路延長増設を行う場合に今後検討が必要となる主な事項(施設面)

3. 滑走路の延長・増設に伴う他の施設面の主要検討事項

- 管制塔からの視認性

- ターミナルの整備

滑走路整備と併せたターミナルの整備についての検討が必要

- アクセス施設の整備

ターミナルの整備と併せた鉄道、道路等のアクセス施設の整備についての検討が必要

- 以下略

旅客・貨物取扱施設に求められる量的要素

旅客・貨物取扱施設に求められる量的要素

- 滑走路の新增設により成田空港の発着容量は50万回へと大きく増加。
これに対応できる取扱容量を備えた旅客・貨物取扱施設の整備が必要。

現在の旅客・貨物取扱施設の取扱容量及び施設規模

	現在(2024年6月時点)	
	取扱容量	施設規模
旅客ターミナル	5,700万人/年 <small>※2023年度実績 3,525万人/年</small>	延べ面積97万m²
貨物上屋	240万トン/年 <small>※2023年度実績 184万トン/年</small>	延べ面積 28万m² <small>※うち貸付エリア 20万m²</small>

○ 2016年に提示された成田空港の需要予測は以下のとおり。
 ※成田空港会社による長期需要予測及び同社が国土交通省交通政策審議会における首都圏空港の需要予測を用いて作成した成田空港の予測

2016年に成田空港会社が提示した成田空港の需要予測



※羽田空港の発着回数は国内・国際旅客便の合計が現状発着枠の44.7万回と都心上空による3.9万回から深夜の国際便不使用枠を差し引いて試算

国土交通省の需要予測は2032年度までしか公表されていないため、2033年度以降はそれ以前と同じ伸び率を使用して試算

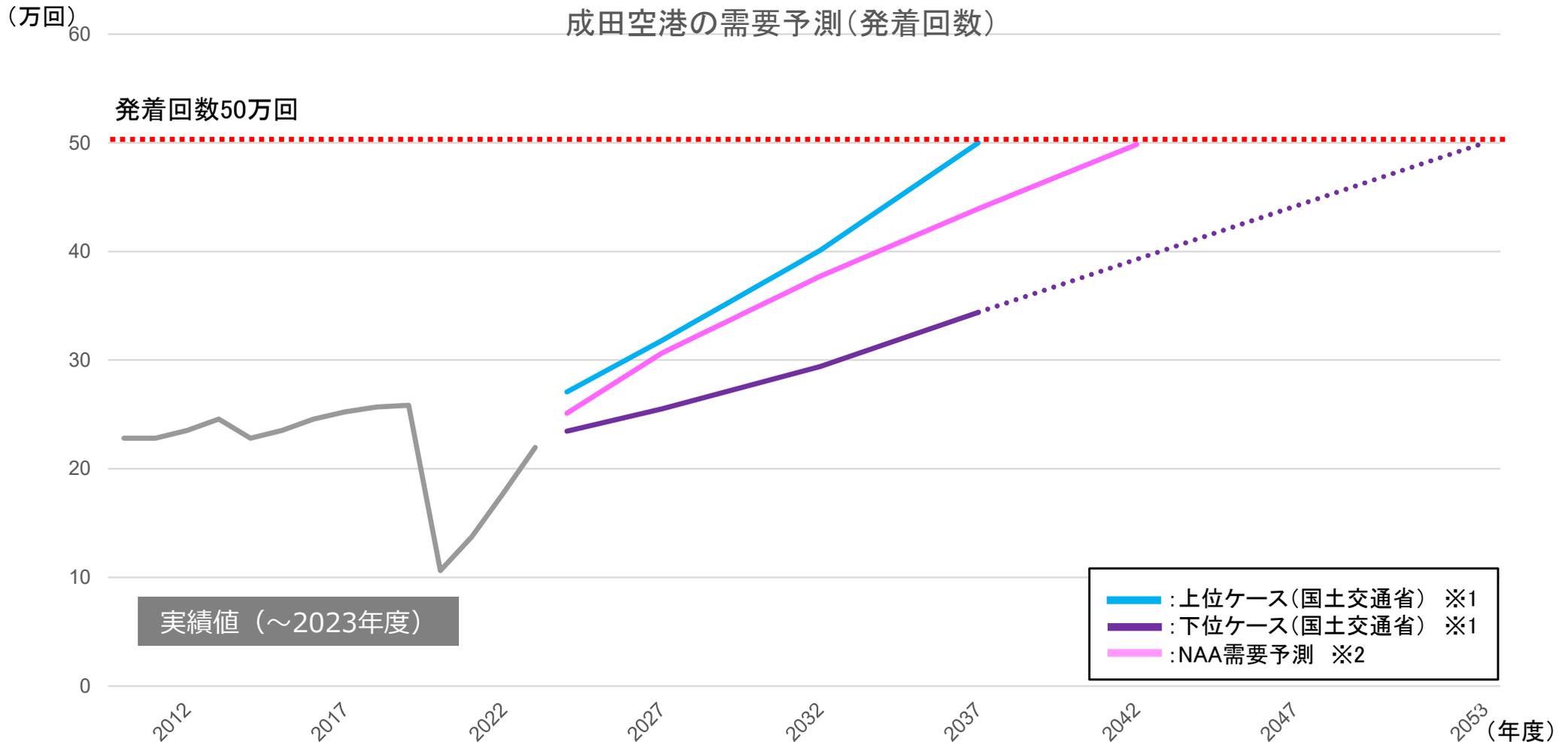
※貨物取扱量予測については、昨今の貨物動向を踏まえ、引き続き精査を実施

※現状実績：現時点における2015年度の取扱見込み

出典：成田国際空港会社HP成田空港の現状と将来より

成田空港の需要予測①(発着回数)

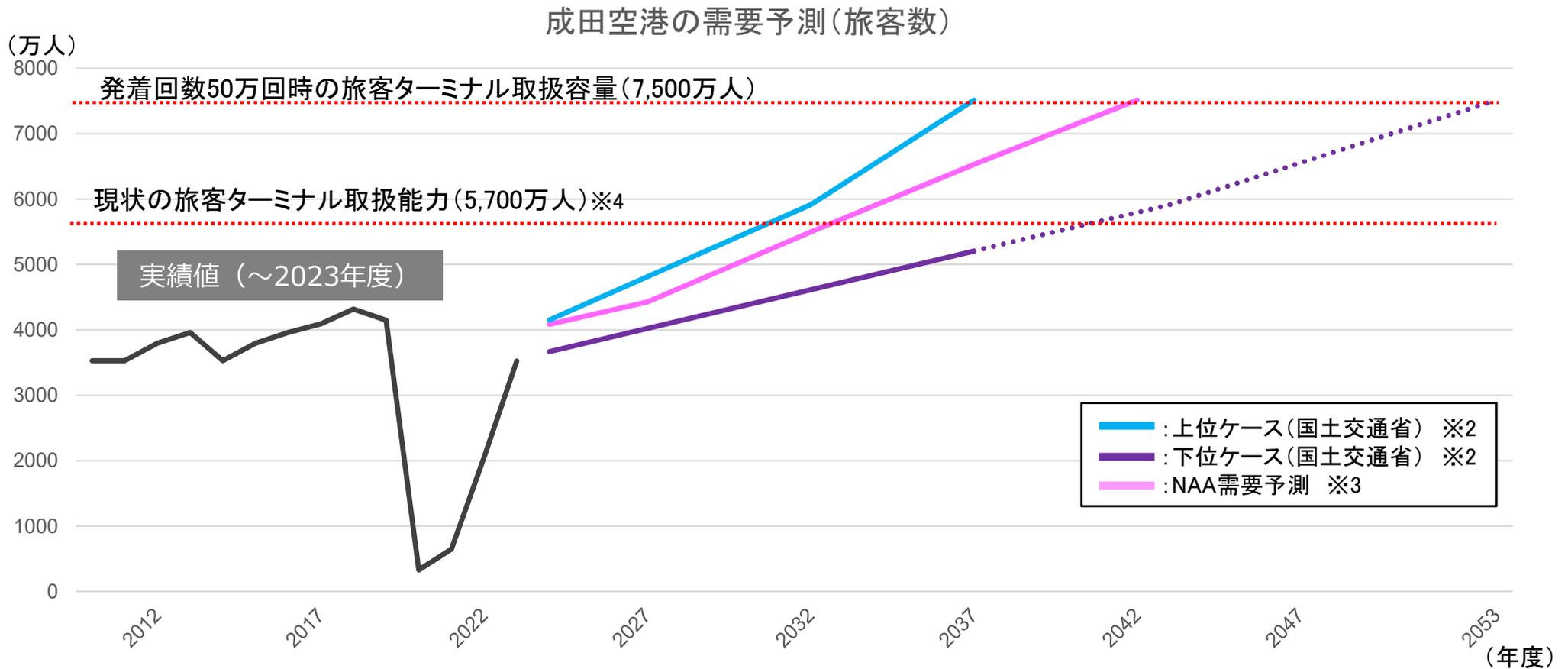
○ 新型コロナウイルス感染症流行の影響を踏まえ、前ページの需要予測を以下のとおり修正。
 ※ IATAでは「新型コロナウイルス感染症の影響によりアジア地域における航空需要は2024年に2019年のレベルに回復する」と予測していることから、5年後ろ倒しとして作成。



※1: 2016年に四者協議会において成田空港会社が示した国土交通省の需要予測の上位ケースと下位ケースを成田空港会社の需要予測に合わせ、「5年後ろ倒し」して表示

※2: IATAでは「新型コロナウイルス感染症の影響によりアジア地域における航空需要は2024年に2019年のレベルに回復する」と予測していることから、成田空港会社は「5年後ろ倒し」した需要予測としている(出典: IATA Quarterly Air Transport Chartbook 2023.11)

- 成田空港の発着回数が50万回に達した際の旅客数は7,500万人。
内訳は国内線旅客1,900万人、国際線旅客5,600万人(出入国4,900万人、トランジット旅客700万人)
外国人旅客数は3,800万人※1が見込まれる。
- 上記の取扱容量を備えた施設整備が必要となる。



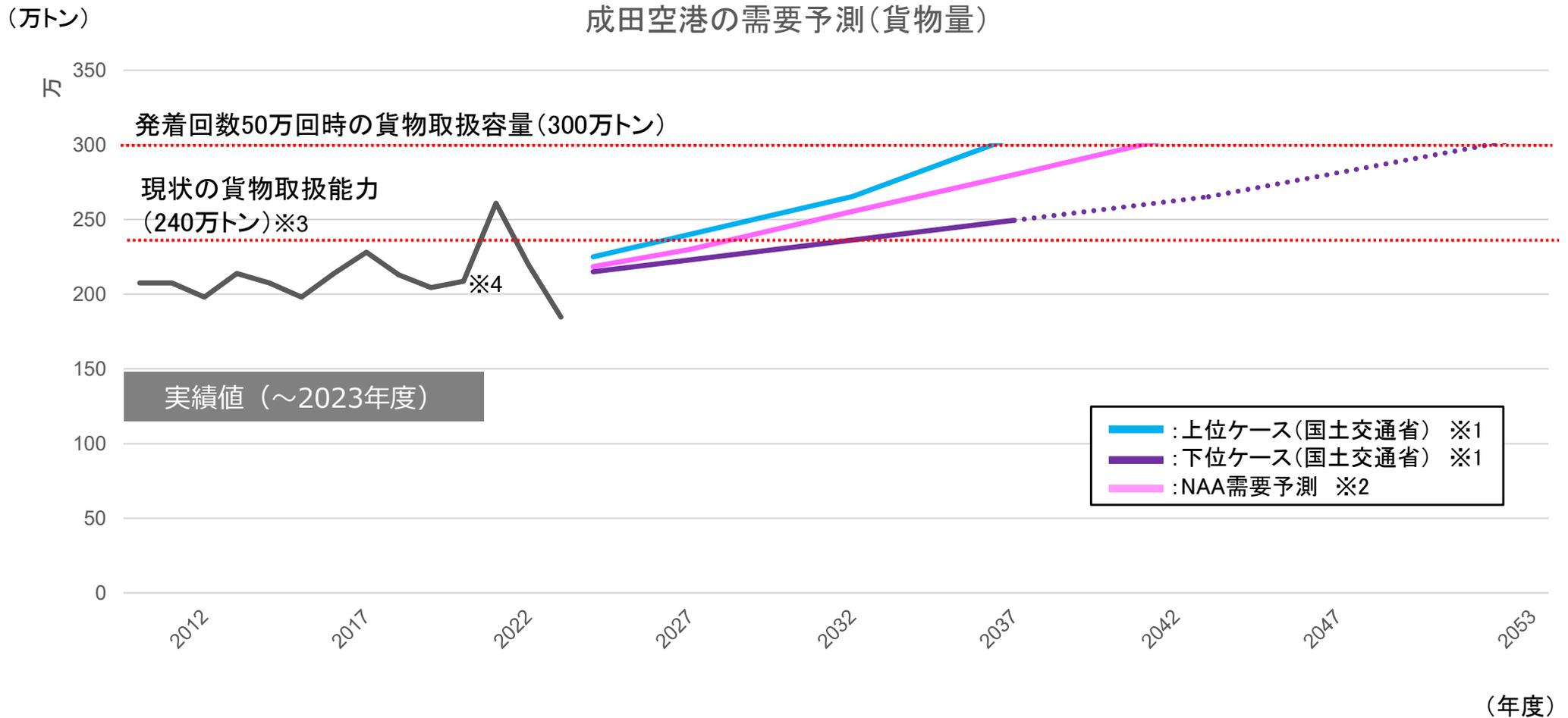
※1: 旅客の構成比率については2016年当時の予測値であり、新型コロナウイルス感染症の影響により足元で変化が見られることから今後も注視が必要

※2: 成田空港会社の需要予測と国の発着回数予測から算出

※3: IATAでは「新型コロナウイルス感染症の影響によりアジア地域における航空需要は2024年に2019年のレベルに回復する」と予測していることから、成田空港会社は「5年後ろ倒し」した需要予測としている(出典:IATA Quarterly Air Transport Chartbook 2023.11)

※4: 新旅客ターミナル供用までの間も施設の改廃や運用の見直しなどにより現行施設の取扱容量については若干増加する見込み

- 成田空港の発着回数が50万回に達した際の貨物量は300万トンが見込まれる。
- 上記の取扱容量を備えた貨物施設整備が必要となる。



※1: 成田空港会社の需要予測と国の発着回数予測から算出

※2: IATAでは「新型コロナウイルス感染症の影響によりアジア地域における航空需要は2024年に2019年のレベルに回復する」と予測していることから、成田空港会社は「5年後ろ倒し」した需要予測としている(出典: IATA Quarterly Air Transport Chartbook 2023.11)

※3: 貨物地区移転までの間も施設の改廃や運用の見直しなどにより現行施設の取扱容量については若干増加する見込み

※4: 2021年度はコロナ禍による航空貨物需要が増加し、一時的に貨物取扱容量を超えたもの

(参考: 貨物の需要は足元の経済・政治動向に大きく影響を受け、ボラティリティが高いことが特徴)

旅客取扱施設に求められる質的要素

- 旅客取扱施設については、取扱容量に加え、旅客及び空港業務従事者を引きつける質を備えることも必要。
- 旅客、エアライン、その他空港関係事業者等からのヒアリングによれば、求められる主な質的要素としては「わかりやすさ」「移動・手続き等迅速性」「滞在空間の快適性」「乗継利便性」「効率性」「LCC向けのコスト選択肢」「良好な労働環境」などが求められている。

旅客が求める要素

- ・搭乗ゲート、鉄道駅、バス乗り場等への動線のわかりやすさ
- ・搭乗手続きの迅速性
- ・空港駅等への移動の迅速性

旅客・エアライン共通

- ・利用するエアラインとターミナルとのわかりやすさ
- ・乗継利便性
- ・滞在空間の快適性

エアラインが求める要素

- ・手続きの自動化、省人化による効率性
- ・施設・設備の集約化、共用化による効率性
- ・LCC向けのコスト選択肢

その他空港関係事業者が求める要素

- ・人材確保のための良好な労働環境の整備

成田空港会社によるヒアリング調査(2022年12月)

【旅客等が求める要素】

- ・到着後の鉄道駅やバス乗り場がわかりにくい
- ・ターミナルが複数あるため、自分の利用するターミナルが分かりにくい
- ・ターミナルのつくりが複雑で、目的の搭乗ゲートやレストラン、トイレ等の場所がわかりにくい
- ・乗継でのターミナル間移動は不便
- ・チェックインエリア、保安検査場などの待ち時間や手続きにストレスを感じる
- ・ターミナル内の階層移動が多く、移動距離も長い
- ・第3ターミナルは駅やバス停などから遠い
- ・ターミナルは古さが目立つところもあり、国際空港としての華やかさや日本らしさを感じられない
- ・待ち時間に「グルメ」「リラクゼーション」「アクティビティ」を楽しみたい
- ・旅客以外も楽しめる施設やイベントがあるといい
- ・制限エリア内のゲートラウンジの質を高めてほしい
- ・到着ロビーが狭い
- ・ロビー等の座席数は足りない
- ・他のターミナルにはあって、自分が利用するターミナルにはないお店があるなど不公平
- ・トイレが綺麗で清潔感がある など

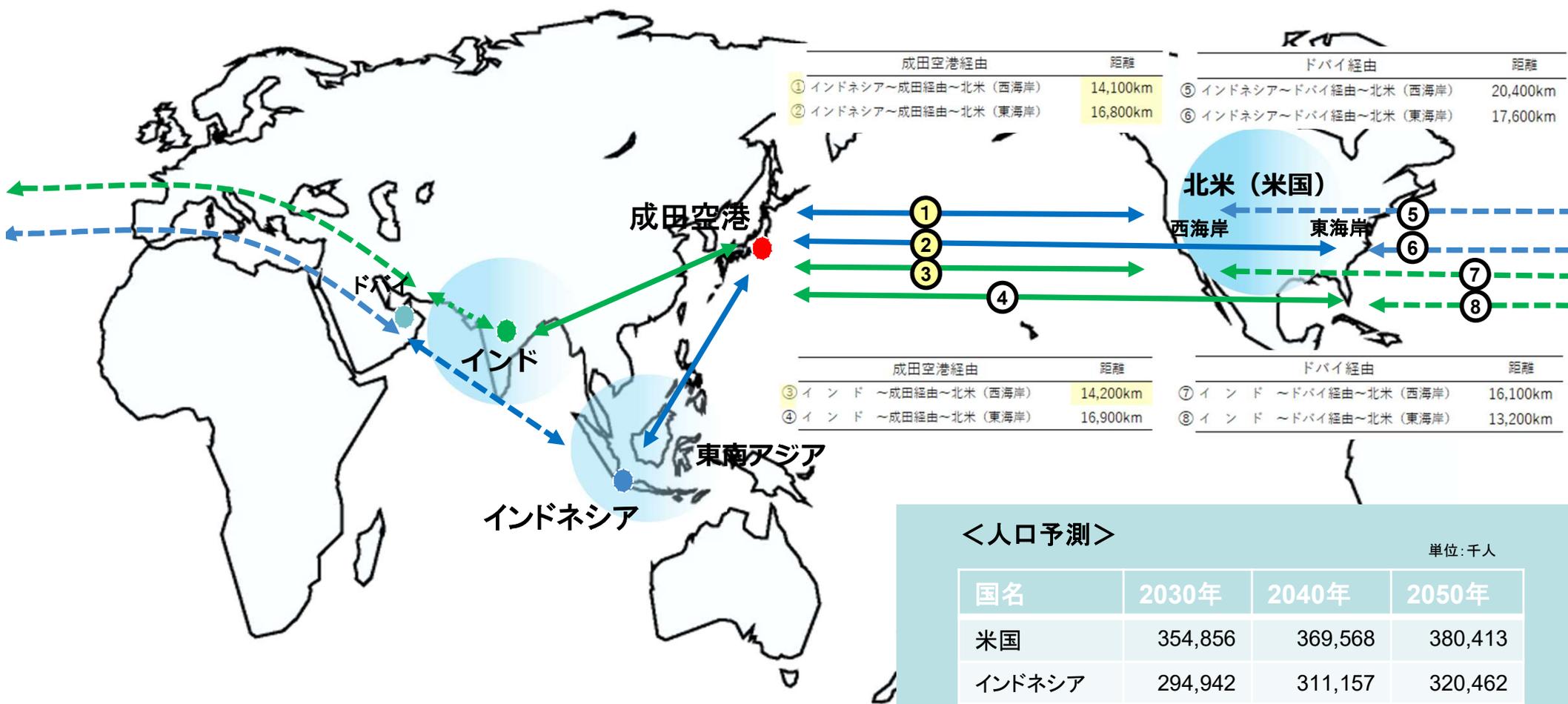
【エアラインが求める要素】

- ・成田には国際ハブ機能としての乗継利便性を重要視している
- ・国際線と国内線の乗継や、FSCとLCCの接続の利便性を向上してほしい
- ・スタッフの高齢化、人手不足がすでに顕在化している
- ・あらゆる手続きが自動化・省人化され、人も手荷物もシンプルでスマートなプロセスが望ましい
- ・施設・設備リソースやグランドハンドリング等の集約化・共用化・効率化が望まれる
- ・LCCに対してFSCより安価な使用料となる選択肢を用意してほしい
- ・旅客にとってわかりやすい施設であることは重要
- ・滞在空間の質を高めてほしい
- ・チェックインカウンターや固定ゲート、手荷物取扱い施設、事務室など十分な施設容量を用意してほしい
- ・入居するターミナルに鉄道アクセスが直結していることは必須条件
- ・環境負荷低減の実現に向けた協力に期待 など

【その他空港関係事業者等が求める要素】

- ・厳しい労働環境により離職率が高く、人材の確保が困難
- ・ソーティングエリアは熱がこもりやすく夏場は熱中症の恐れがある
- ・従業員エリアもお客様エリアのように快適に過ごせるようにしてほしい
- ・遠隔地の勤務における、通勤手段や休憩スペース、食事の確保スペースなどの就労環境向上が不可欠
- ・今後の新技術の導入に対応可能な施設としてほしい
- ・施設の狭隘化に伴い運用負荷が増加している
- ・ターミナル毎に機材や人員配置が分散するため効率が悪い
- ・パンデミックを踏まえ、イレギュラー時にも活用できるフレキシブルなスペースがあると良い
- ・従業員駐車場から職場が遠い など

○ 成田空港は今後の需要増が見込まれる東南アジアや南西アジア地域と北米との旅客流動を取り込む上で、地理的な優位性を有している。



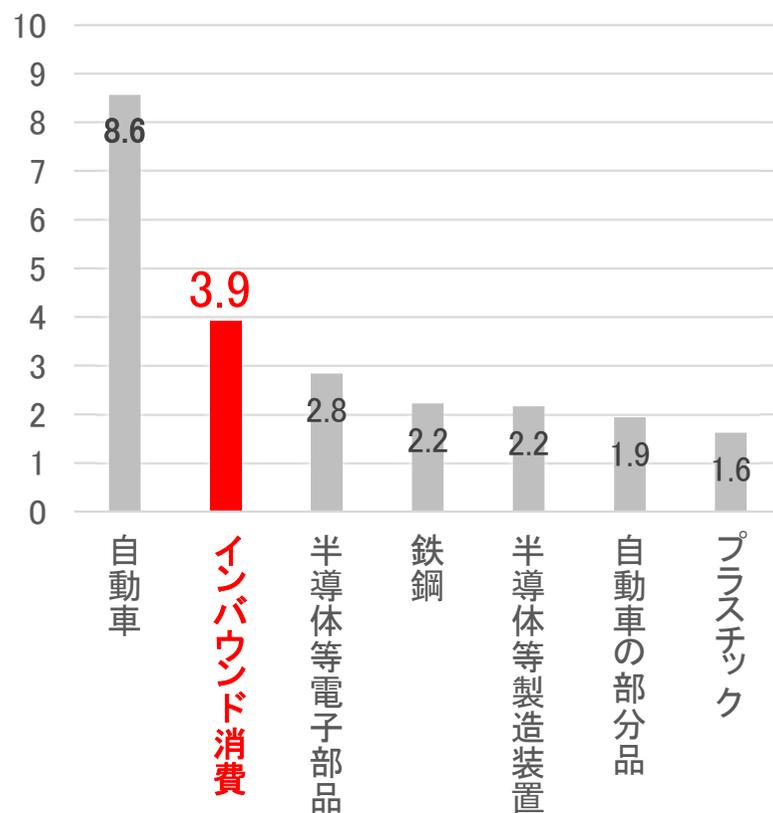
＜人口予測＞ 単位：千人

国名	2030年	2040年	2050年
米国	354,856	369,568	380,413
インドネシア	294,942	311,157	320,462
インド	1,519,356	1,618,707	1,677,687

出典元：United Nations : World Population Prospects 2024

- インバウンド産業は、2024年上期時点において**日本で2番目**の輸出産業。
- 「明日の日本を支える観光ビジョン」(2016年3月30日)で掲げていたとおり、**2030年訪日客6,000万人、消費額15兆円**を目指す旨、岸田総理が施政方針演説(2024年1月30日)において発言。

インバウンド消費と
日本の主要品目輸出額の作成
(2024年上期)



”地方の成長も後押しするため、**2030年訪日客6,000万人、消費額15兆円**を目指します。その際、一部の地域・時期への偏在によるオーバーツーリズムを未然に防止し、全国津々浦々に観光の恩恵を行き渡らせるため、観光地・観光産業の高付加価値化と地方部への誘客を強力に推進します。“

出典：首相官邸HP「第二百十三回国会における岸田内閣総理大臣施政方針演説」

- 国際線のメイン空港である成田空港から入国する訪日外国人を日本全国に送客することが重要。
- そのためには、成田空港から新幹線や羽田空港へのアクセスに加え、LCCを中心とした成田空港の国内線を活用することも重要。
- このことから、国際線と国内線の乗り継ぎ利便性を高める施設整備が必要。

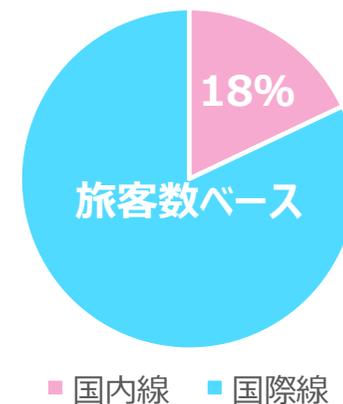
国内線旅客数 空港ランキング

2019年には国内6位

2019年		
順位	空港	旅客数 (人)
		年間
1	東京国際	68,868,623
2	新千歳	20,732,744
3	福岡	18,281,552
4	那覇	18,080,998
5	大阪国際	16,504,209
6	成田国際	7,642,779
7	関西国際	6,981,770
8	中部国際	6,676,623
9	鹿児島	5,663,539
10	仙台	3,462,344
11	神戸	3,362,671
12	熊本	3,321,313
13	宮崎	3,312,416
14	長崎	3,275,270
15	松山	3,054,961
16	広島	2,821,076
17	新石垣	2,515,210
18	大分	1,876,887
19	高松	1,815,458
20	宮古	1,803,490

成田空港の国内線の割合

20%程度を占める



- 成田空港はLCCのニーズにも対応する空港としている。
- LCCは低コストで効率的なビジネスモデルを追求しているところ、成田空港の施設整備にあたってはこの点についても対応が求められる。

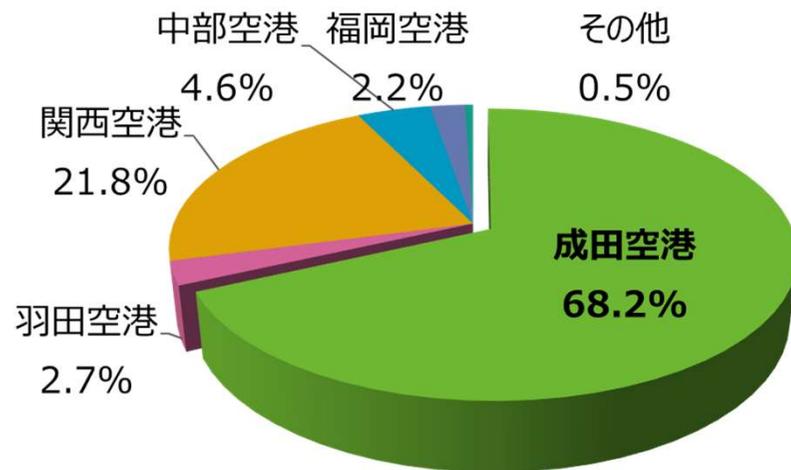


成田国際空港第3ターミナル

貨物取扱施設に求められる質的要素

- 成田空港は日本の貿易全体の約16%(金額ベース)を担う、日本最大の貿易港。
- 主に航空で輸送される半導体製造装置、医薬品といった戦略物資を扱う拠点となっている。

国内主要空港2023年実績 (金額ベース)



国内上位5港実績 (空港・港湾)

順位	総額	全国比	輸出額	全国比	輸入額	全国比
1	成田空港	16.0%	名古屋港	15.1%	成田空港	17.0%
2	東京港	10.8%	成田空港	14.9%	東京港	13.9%
3	名古屋港	10.7%	横浜港	8.4%	名古屋港	6.6%
4	横浜港	7.1%	神戸港	7.4%	横浜港	5.8%
5	神戸港	5.8%	東京港	7.4%	大阪港	5.6%

出典:財務省貿易統計から作成

- 貨物取扱施設についても、取扱容量に加え、貨物需要を引きつける質を備えることが必要。
- エアライン、フォワーダーからのヒアリングによれば、求められる主な質的要素は「人手不足等に対応した効率化」などが求められている。

エアラインが求める要素

- ・適切なスペース確保による作業の効率化

エアライン フォワーダー共通

- ・作業員の高齢化、人手不足に対応した効率化
- ・施設配置の効率化

フォワーダー が求める要素

- ・空港内外含めた施設配置の効率化
- ・トラック動線の効率化

【参考】成田空港会社によるヒアリング調査(2022年11月)

【エアラインが求める要素】

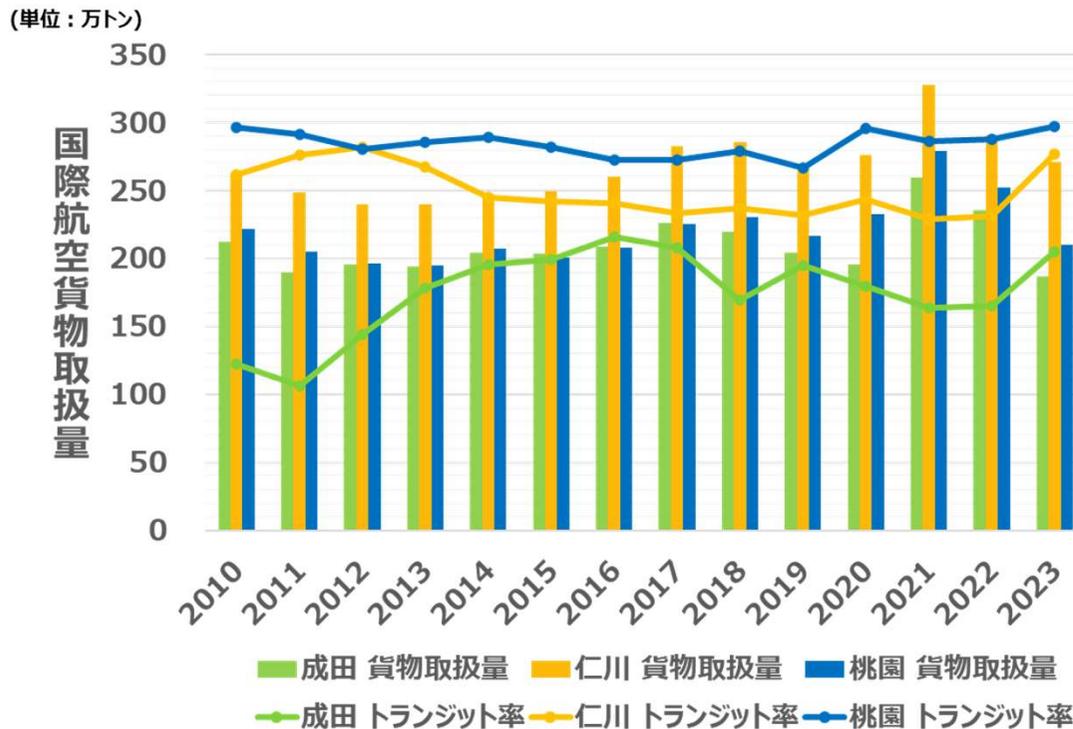
- ・作業員の高齢化、人手不足が顕在化している
- ・貨物地区、上屋分散による非効率なオペレーションが発生している
- ・上屋等の施設や航空機周辺スペースの狭隘により作業効率が低下している など

【フォワーダーが求める要素】

- ・作業員の高齢化、人手不足が顕在化している
- ・貨物地区、上屋分散による非効率なオペレーションが発生している
- ・フォワーダー施設が空港外に立地していることによる、無駄なトラック輸送が発生している
- ・繁忙期には上屋作業遅延による長期待ち時間が発生している
- ・輸出入トラック動線の輻輳による慢性的な貨物地区内の混雑が発生している など

○旅客と同様に、国際貨物の継越需要を取り込むことが重要であり、そのための施設整備が必要。
 ○成田空港と競合する東アジアの2空港は、継越(トランジット)貨物の取扱量が多く、自国以外の3国間の輸送需要を取り込んでいる。

東アジア3空港の貨物取扱量とトランジット率



成田 187万トン (79.4%) ・ トランジット率35.2%	2023年取扱量 (前年比)
仁川 271万トン (93.1%) ・ トランジット率47.4% ・ 空港内FTZにGDC*を積極的に誘致	
桃園 210万トン (83.3%) ・ トランジット率50.9% ・ 複数国間での貨物混載ハブ (MCC**)を目指す	

出典：各空港運営者HP及び空港会社によるヒアリング結果

*GDC : Global Distribution Center
 ** MCC : Multi Country Consolidation

成田空港の空港アクセスの改善

空港アクセス改善の必要性

- 交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ(平成26年6月)においては、更なる機能強化の議論と並行してアクセス改善に向けて検討すべきであるとされている。

交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ(平成26年6月)より抜粋

4. 質の高い航空・空港サービスの提供

4.1 安全・安心・便利な航空・空港サービスの実現

安全・安心・便利の要素が、航空サービスだけでなく、空港施設や空港アクセスまで含め、総合的に評価されることで、航空ネットワークの評価とその成否が決まるものと考えられる。(略)

4.4 空港アクセスの強化

空港アクセスは、アクセスネットワークの規模、価格、運行頻度、所要時間、安定性といった指標や、空港からアクセス機関、アクセス機関からさらに先の交通機関へのシームレスな移動の可否、特に幹線鉄道や高速道路との円滑な接続を含め、総合的に評価されるべきである。

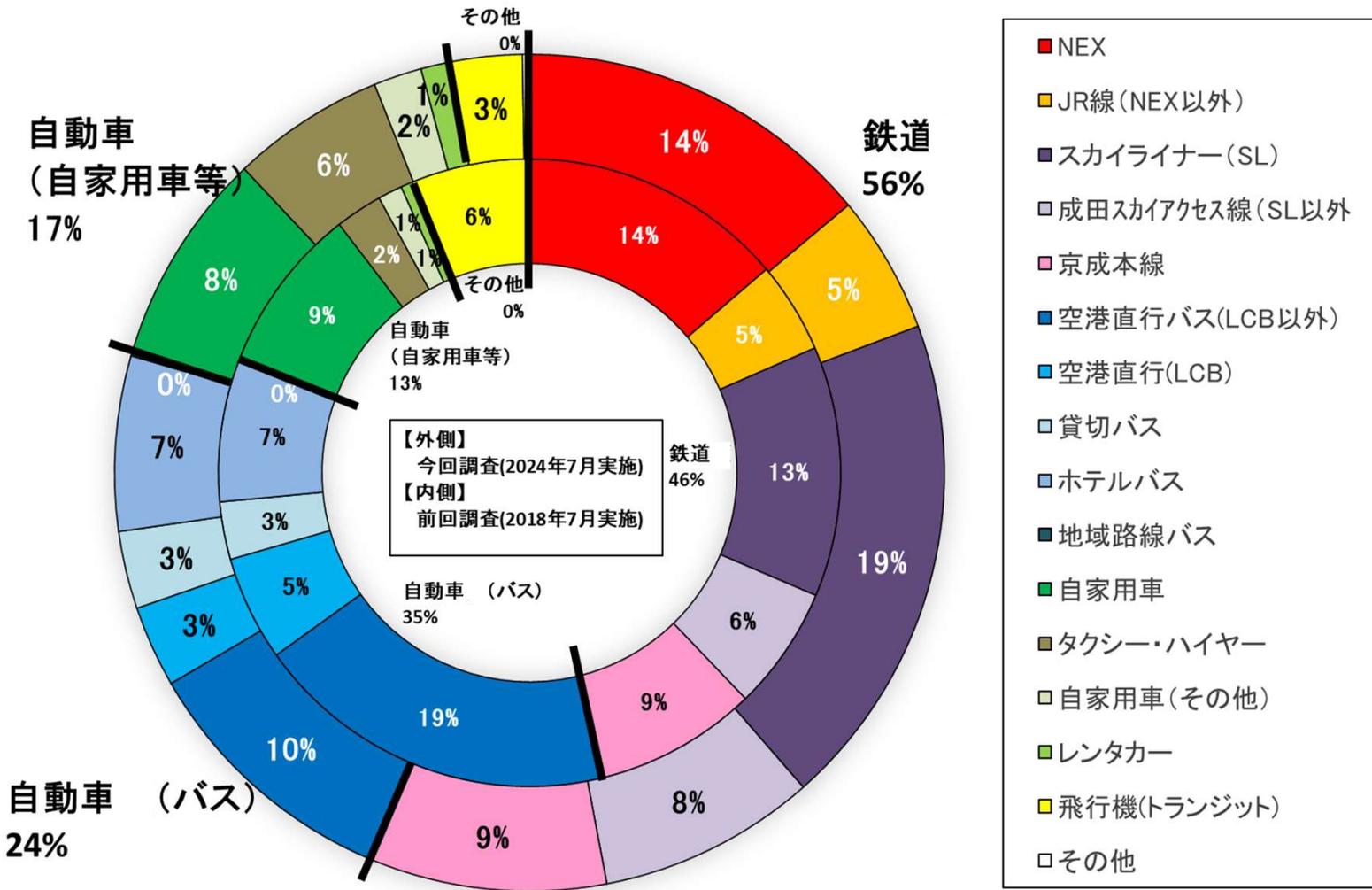
特に首都圏空港では、更なる機能強化の議論と並行して鉄道や道路等、他モードとも連携し、利用者の視点でアクセス改善に向けて検討すべきである。

【参考：成田空港と他空港のアクセス比較】

		ソウルインチョン空港	台湾桃園空港	上海浦東空港	ロンドンヒースロー	ニューヨークJFK	関西空港	羽田空港	成田空港
起点		ソウル駅	台北駅	龍陽路駅(リニア) 上海駅(バス)	パディントン駅(鉄道) ピクトリアコーチステーション(バス)	マンハッタン地区	大阪駅	東京駅	東京駅
直線距離(km)		50	30	36	19	24	38	15	57
鉄道	乗車時間(分)※1	43	35	8	15	50	45	30	50
	運賃(円)※2	1,210	678	1,021	4,775	2,867	2,410	510	3,070
バス	乗車時間(分)※1	70	55	60	50	—	50	35	65
	運賃(円)※2	1,870	597	449	2,006	—	1,800	1,200	1,500
備考		鉄道:直通列車		鉄道:リニア	鉄道:ヒースローエクスプレス		鉄道:JR特急		鉄道:JR(成田エクスプレス) バス:LCB

空港公式HP等に基づき作成。※1 所要時間は運行時間帯・交通状況によって変動。※2 運賃は2024年9月4日のレートで換算。

○ 成田空港への交通アクセス手段の割合は、鉄道56%、バス24%となっており、鉄道及びバスで約80%を占め、公共交通機関が主要なアクセス手段となっている。



出典: 2024年度成田国際空港アクセス交通実態調査(速報値)

【調査期間】
2024年7月5日~12日

【調査方法】
出発ゲートにおいて出発旅客を対象にヒアリング形式によるアンケート調査を実施。

【有効回収票数】
12,875票

出発旅客のアクセス交通機関構成比

その他成田空港の施設整備に求められる観点

- 円滑な出入国(令和5年3月31日閣議決定_観光立国推進基本計画より)
訪日外国人旅行者の来訪の促進のためには、留学生の増加・活用等国際相互交流の推進、ビザ緩和、ビザ発給・出入国手続の迅速化・円滑化等、様々な取組を推進することが重要であることから、関係省庁、日本政府観光局等の政府関係機関が緊密な連携・協働を図り、総合的かつ計画的に施策を推進する。
- 空港業務(令和5年6月空港業務の持続的発展に向けたビジョン 中間とりまとめより)
空港業務(グラハン、保安検査)は、公共交通や貨物輸送により国民生活や社会経済活動を支える航空ネットワークの根幹であり、インバウンドの推進等を通じた地域振興を実現するための拠点でもある、「空港」の機能を維持していく上で、極めて重要な役割を果たしている。業界全体のイノベーションを推進し、コロナ禍前の水準以上に航空需要が回復してきても、持続可能なかたちで対応できる体制を構築していくことが極めて重要である。
- ビジネスジェット(平成26年6月交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめより)
我が国でもビジネスジェットが普及することで、企業活動の拠点や新たな投資先としての魅力が向上し、あるいは、我が国の企業経営者の時間が有効活用され、また、航空機製造・整備産業の充実につながることで、我が国の国際競争力の強化に貢献すると考えられる。
- 脱炭素
航空局では「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けて、2021年3月に「空港分野におけるCO2削減に関する検討会」を設置し、空港施設・車両の省エネ化や空港の再エネ拠点化等の空港脱炭素化に向けた取組を推進。