

第2回 今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会 説明資料

2025年3月14日
成田国際空港株式会社



I. 成田国際空港の概要

II. 鉄道アクセスの現状と問題意識と 「新しい成田空港」構想 とりまとめ2.0

①新駅の整備

②空港周辺の複線化

③都心方面の利便性向上・輸送力増強

I. 成田国際空港の概要

II. 鉄道アクセスの現状と問題意識と 「新しい成田空港」構想 とりまとめ2.0

- ①新駅の整備
- ②空港周辺の複線化
- ③都心方面の利便性向上・輸送力増強

施設概況

2024年10月時点

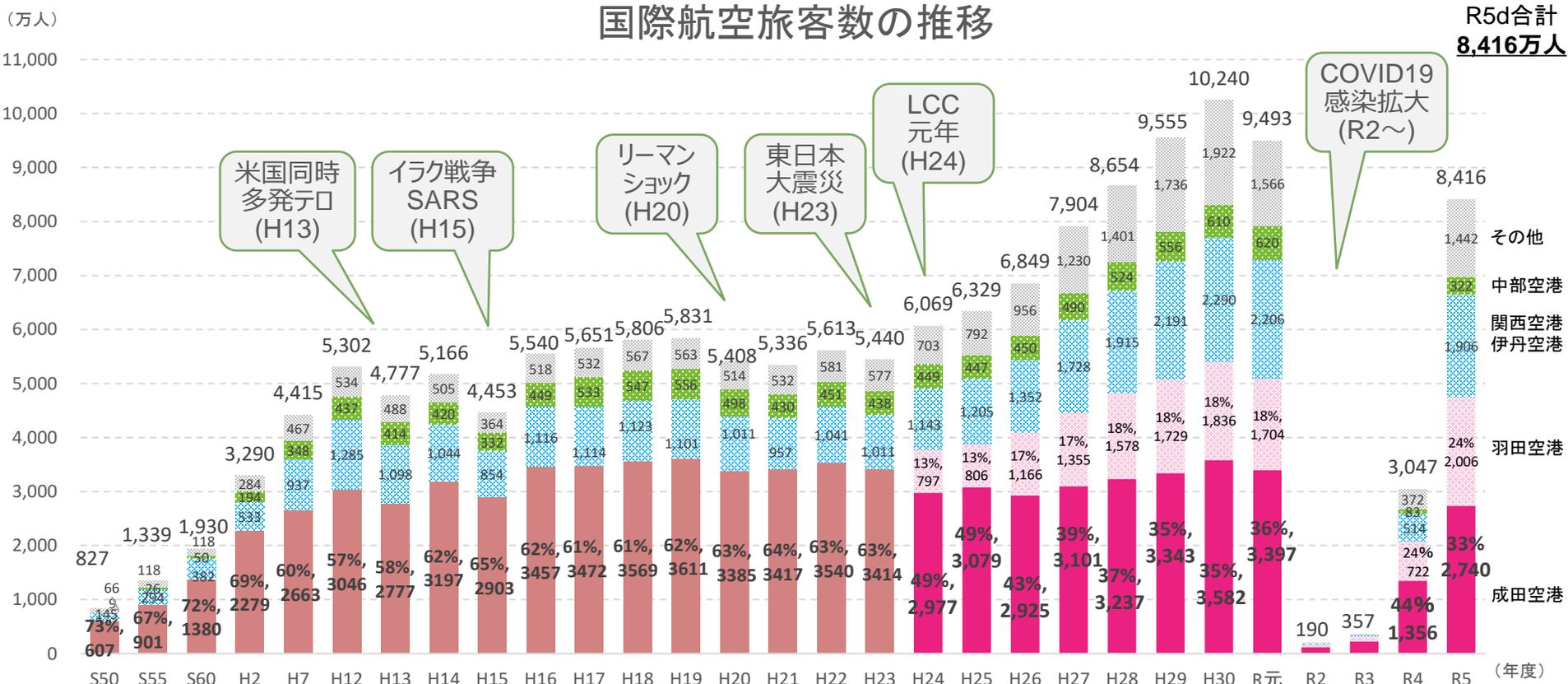
■成田国際空港は、2本の滑走路（4,000m・2,500m）と、3つの旅客ターミナル（合計処理能力5,700万人（1日平均15.6万人））を有する。



運営主体	成田国際空港株式会社 (株主構成:国土交通省91.66%、財務省8.34%)	運用時間	※離着陸制限(カーフェュー) A滑走路:24時~6時 B滑走路:23時~6時
滑走路	A滑走路 4,000m×60m	ターミナル 処理能力	第1ターミナル : 2,500万人
	B滑走路 2,500m×60m		第2ターミナル : 1,700万人
貨物上屋	貨物ターミナル地区:193,000㎡ ・上屋10棟(第1~8貨物、輸入共同上屋、日航貨物ビル) 南部貨物地区:39,700㎡ ・上屋13棟(整備地区貨物上屋、南部第1~6貨物)		第3ターミナル : 1,500万人
			合計 : 5,700万人

国際航空旅客輸送の動向

- 我が国の国際航空旅客数は、H13年の米同時多発テロ発生等ごとに一時的な落ち込みが見られたが、近年は訪日外国人旅行者の増加等もあり、ほぼ一貫して増加傾向。
- 成田空港は、開港以来、国際航空旅客輸送のトップシェアを占め、我が国の表玄関として機能し続ける。コロナ禍を挟み、2023年度では羽田空港と合わせた首都圏空港で全体の半分以上を担う。

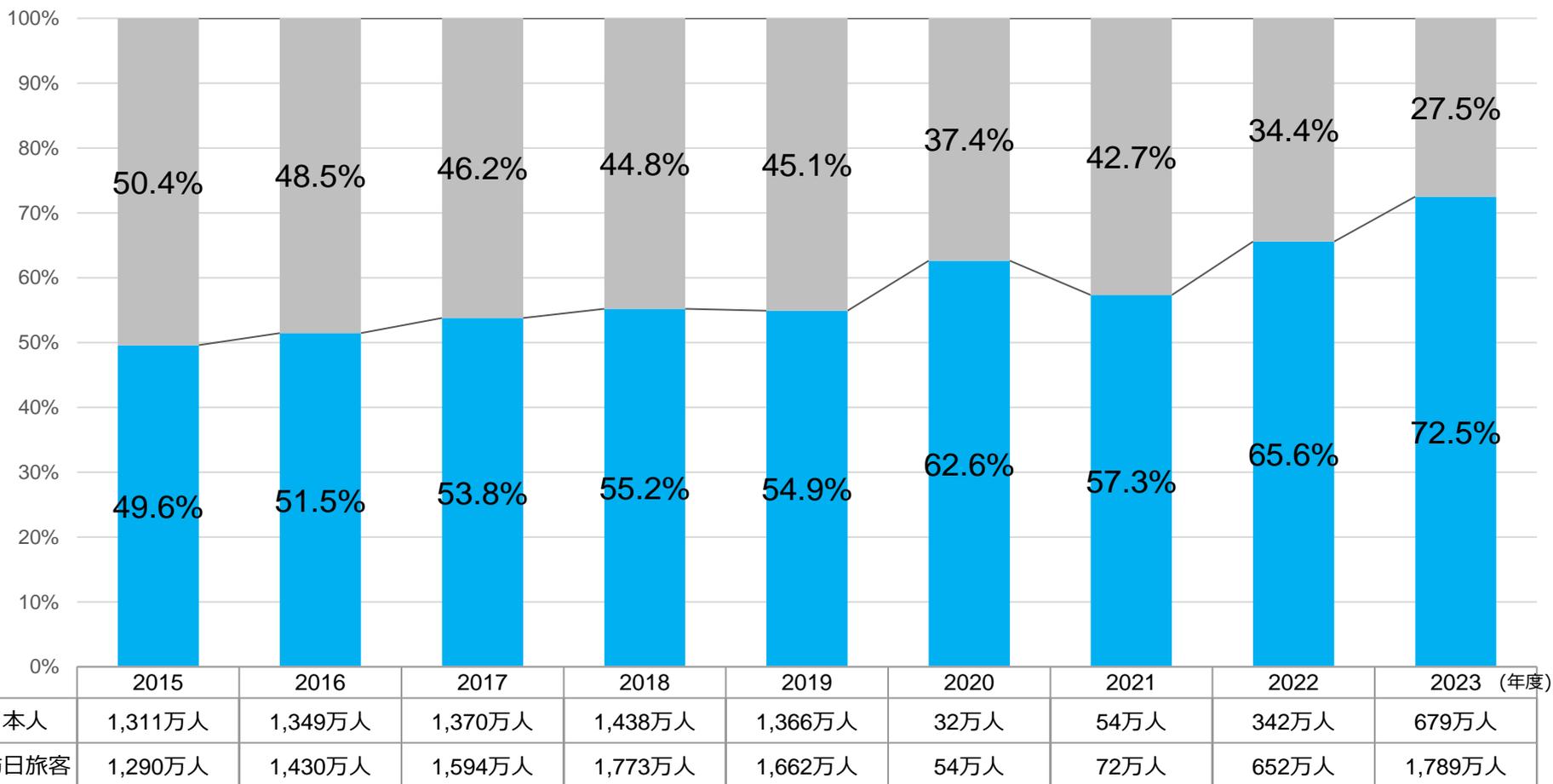


注) 平成23年度までは羽田空港と成田空港を分離せず計上

成田空港の国際線利用割合の状況

● データ集計を開始した2015年以降、成田空港では、訪日外国人客の利用割合が増え続け、23年では、7割以上が外国人客となっており、インバウンド中心の空港利用となっている。

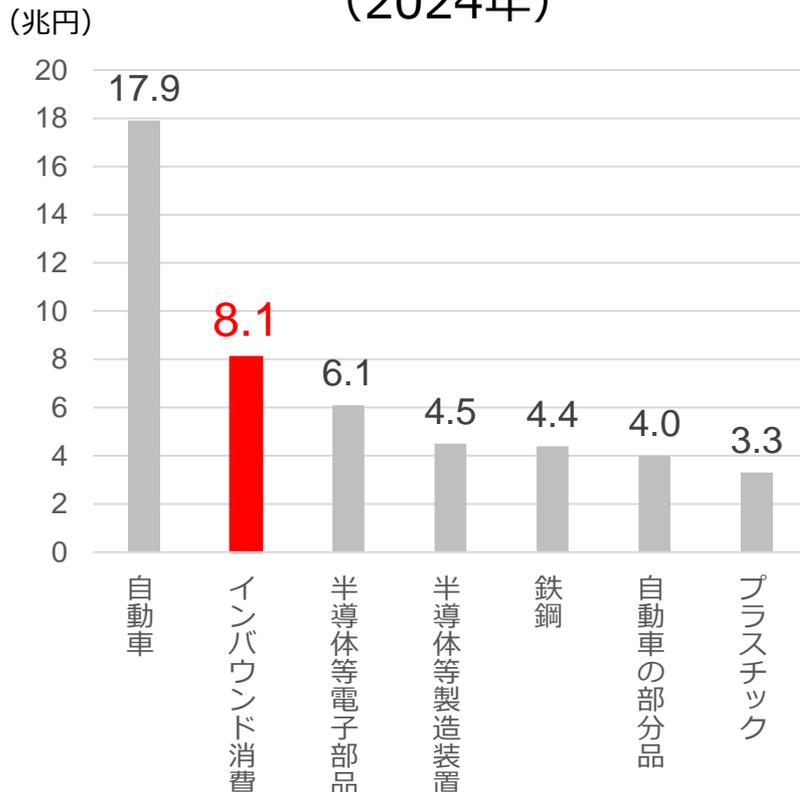
成田空港の国際線利用者の日本人・外国人の比率



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)



出展：財務省「貿易統計」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」をもとに作成



“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」

ACI(国際空港評議会)による航空需要予測

■ACIでは、2042年の航空旅客数は、2024年の2倍に達すると予測。



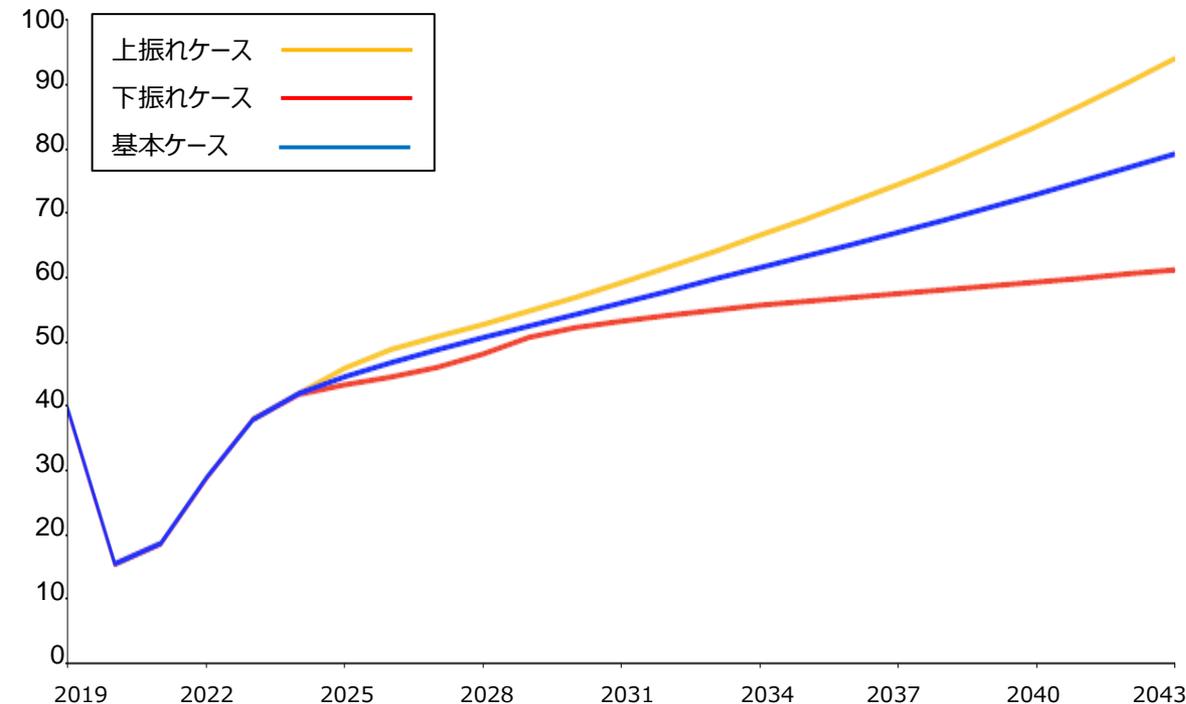
出典：ACI World Airport Traffic Forecasts 2023-2052 (2024年2月)

IATA(国際航空運送協会)による航空需要予測

- IATAの2024年12月の予測では、世界の航空旅客数はコロナ禍から急回復し、20年後の2043年には2023年比約2倍となる見込み。
- 地域別の成長率ではアジア太平洋地域がもっとも高く、今後20年で年平均成長率は5.1%と予測。

世界の航空旅客数の成長予測

世界の航空旅客数（億人）



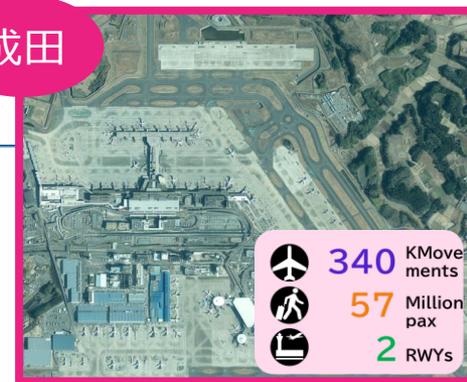
地域別成長率

地域	平均伸び率 (2023~2043)
アフリカ	3.7%
アジア太平洋	5.1%
ヨーロッパ	2.3%
中東	4.1%
北米	3.0%
中南米	3.0%
世界平均	3.8%

出典：IATA Global Outlook for Air Transport (DEC 2024)

アジア主要空港における施設整備計画

成田



※成田の数値は現在の施設取扱能力

アジア各空港が大規模な拡張を計画



路線獲得競争の激化

上海浦東



2019年 サテライトターミナル供用開始
2025年 ターミナル3供用開始

北京大興



2019年 新空港開港
20xx年 ターミナル2供用予定

仁川



2018年 ターミナル2供用
2024年 ターミナル2拡張

香港



2022年 第3滑走路完成
2025年 ターミナル2拡張

シンガポール



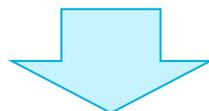
2017年 ターミナル4供用
2025年 ターミナル5建設開始

台北桃園

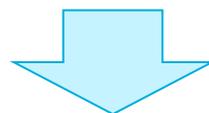


2025年 第3滑走路供用開始
2026年 ターミナル3供用開始

中長期的に世界の航空需要は増大

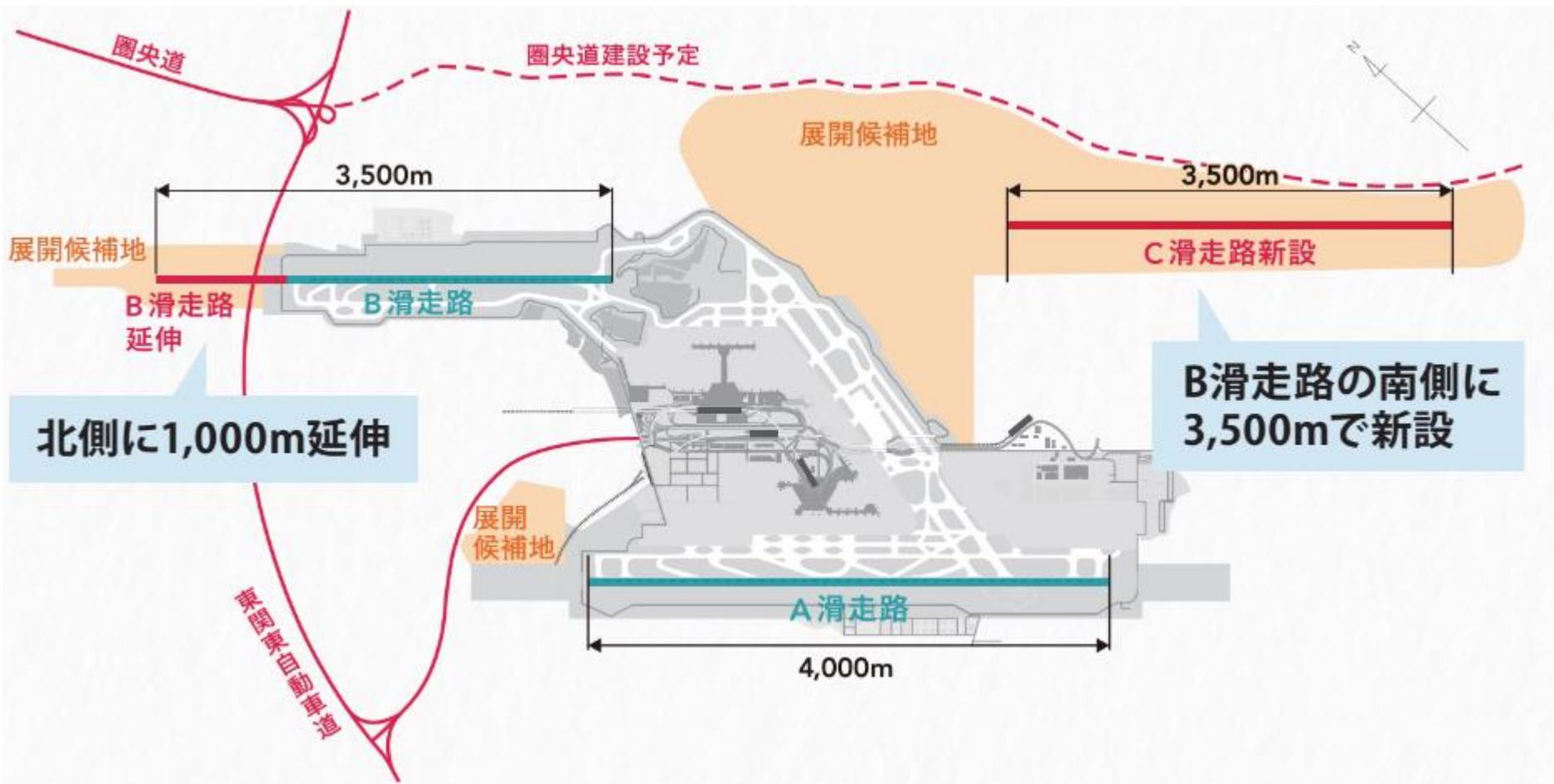


我が国の国際競争力維持、観光先進国の実現のために
首都圏空港の機能強化は必要不可欠



成田がこれからの需要増を受け止めていく必要

成田空港の更なる機能強化①



成田空港の更なる機能強化②

年間発着枠の増加

30万回→50万回

滑走路の延伸・新設

B滑走路延伸：+1000m

C滑走路新設：3500m

運用時間延長

6時～24時（2019Wから）
5時～24時30分（C滑走路供用時）

発着回数50万回時に期待される効果



旅客数

現在
4,000万人

約2倍

今後
7,500万人



貨物
取扱量

現在
200万トン

約1.5倍

今後
300万トン



空港内
従業員数

現在
4万人

約2倍

今後
7万人

周辺地域で
期待される
効果

空港への
アクセス交通
の充実

道路
ネットワークの
拡充

地元
農水産品の
輸出拡大

雇用の創出

観光客の増加

地元企業の
成長

企業進出

I. 成田国際空港の概要

II. 鉄道アクセスの現状と問題意識と 「新しい成田空港」構想 とりまとめ2.0

①新駅の整備

②空港周辺の複線化

③都心方面の利便性向上・輸送力増強

“更なる機能強化”のためには、滑走路の整備だけでなく、
旅客ターミナルや貨物ターミナルの整備も必要。



『新しい成田空港』構想の検討



① 旅客ターミナルを再構築し
集約型のワンターミナルへ

② 新貨物地区の整備により
航空物流機能を集約

③ 様々な選択肢で空港全体
としての最適アクセスを実現

④ 地域と空港との相互連携
による一体的・持続的発展

新滑走路等整備の事業評価時における新旅客ターミナル計画

- 新滑走路整備を始めとする“更なる機能強化”事業時には、既存ストック（駅・ターミナル）を最大限活用して、別途新第4ターミナルを整備する案で事業評価を実施した。
 - ✓ 新第4ターミナルへの直結駅はなく、道路アクセスかT2駅から徒歩アクセスを想定
 - ✓ 新第4ターミナルは固定ゲートの大半を地下の乗り物で移動した先にあるサテライト部で確保する想定
- しかし、駅が直結していないなど旅客利便性が担保できないこと、ターミナルが今以上に分散することによる運用負荷増大への懸念などにより、航空会社をはじめとする関係者からの評価が著しく低く、全く賛同を得られなかった。

成田空港が目指す空港像【発着回数50万回時イメージ】



首都圏空港の発着回数は年間100万回となり、世界トップレベルへ
(成田50万回・羽田50万回)



我が国及び首都圏の表玄関として、成田空港の競争力を可能な限り高め、
増大する首都圏航空需要に適切に対応することにより、
名実ともに日本のゲートウェイ、かつ、アジアのリーディングエアポートとしての
地位を確立

ワンターミナルを指向する理由

- 成田空港が、我が国基幹インフラとして、日本の国際交流や産業、観光の国際競争力を支える役割を果たし続けるためには、旅客ターミナルをとりまく足元の諸課題に対応し、首都圏を発着地とする需要のみならず、アジアをはじめとする三国間流動や国際線・国内線の乗継需要を取り込み、『世界と繋がる多様なネットワーク』をもつ国際ゲートウェイ空港を目指すべき。
- 成田空港の旅客事業を取り巻く概況、既存施設が抱える諸課題等を踏まえると、あるべき姿の実現には集約ワンターミナル方式に優位性がある。

成田空港の旅客ターミナルが抱える諸課題

取扱容量の不足

- ・今後の需要増大に対応するためには取扱容量の増強が必要

お客様利便性の低下

- ・古い建物構造のため最新技術を導入できない等、お客様へのサービスレベルが低下

労働力不足

- ・就労環境を向上する等による労働力の確保と、自動化・省力化や運用の効率化は喫緊の課題

既存施設の老朽化

- ・深刻な老朽化により、閉鎖を伴う大規模改修や建替え等の抜本的な対応が必要

多様な航空ニーズへの対応

- ・多様化する航空会社間の結びつきやLCCの急成長による国内線の増加に伴いターミナルをまたぐ乗継が増加
増大する自然災害への対応とレジリエンス強化の必要性

- ・自然災害の頻発・激甚化に対してレジリエンス強化は空港の使命

開港当初からの施設レイアウト

- ・需要増に追従して増改築を繰り返してきた結果、複雑でわかりにくい等、現在のニーズに対応できていない

非効率な施設

- ・分散により事業者の運用負荷が増大
- ・ターミナルの互換性が乏しく、航空会社の柔軟な受入れが困難

サステナブル社会への対応

- ・旅客ターミナル等の建築施設についても脱炭素化への取り組みは必須

集約ワンターミナル方式の優位性

① 十分な取扱容量

- 旅客ターミナルの集約により、ユニット方式に比べてコンパクトな施設規模で同じ取扱容量を実現可能

② 多様な航空ニーズに対応可能な柔軟性

- 多様なエアライン提携や提携関係の変化に柔軟に対応可能

③ 利用者視点での利便性や快適性

- 最新の技術や日本らしさの体感といったお客様の旅を彩る空間の演出を、より統一的にデザインできる
- 旅客ターミナルを1つに集約することで、お客様にとってシンプルでわかりやすく、乗継利便性も向上

④ 効率的でコストリーズナブルな事業環境

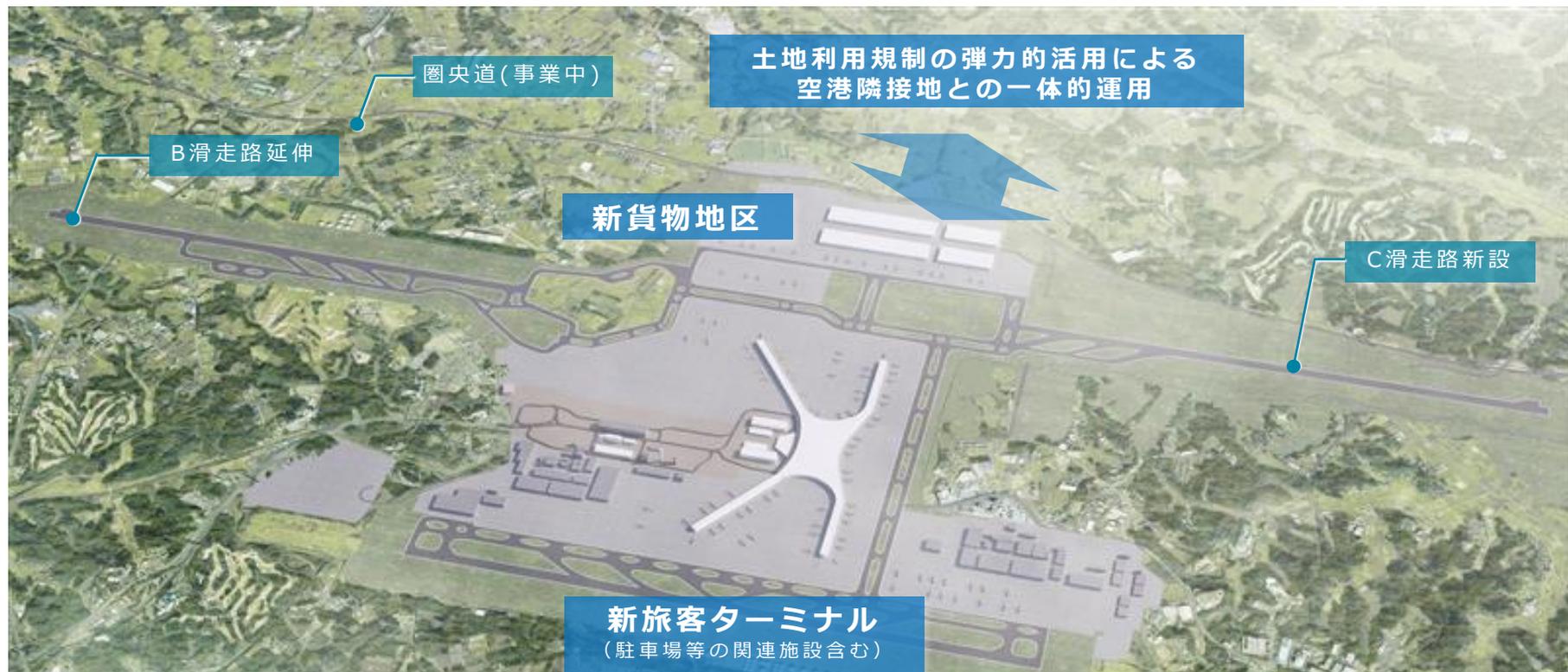
- 施設・設備、グランドハンドリングの人員等、リソースを集約化・共用化することで、高効率な運用を実現
- 旅客ターミナルの集約によりコンパクトな施設にすることで、投資・ランニングコストを抑制

⑤ 環境負荷低減

- 旅客ターミナルの集約によりコンパクトな施設にすることで、環境負荷を低減

新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ

※今後の検討により変更が生じる場合があります。



現在の成田空港

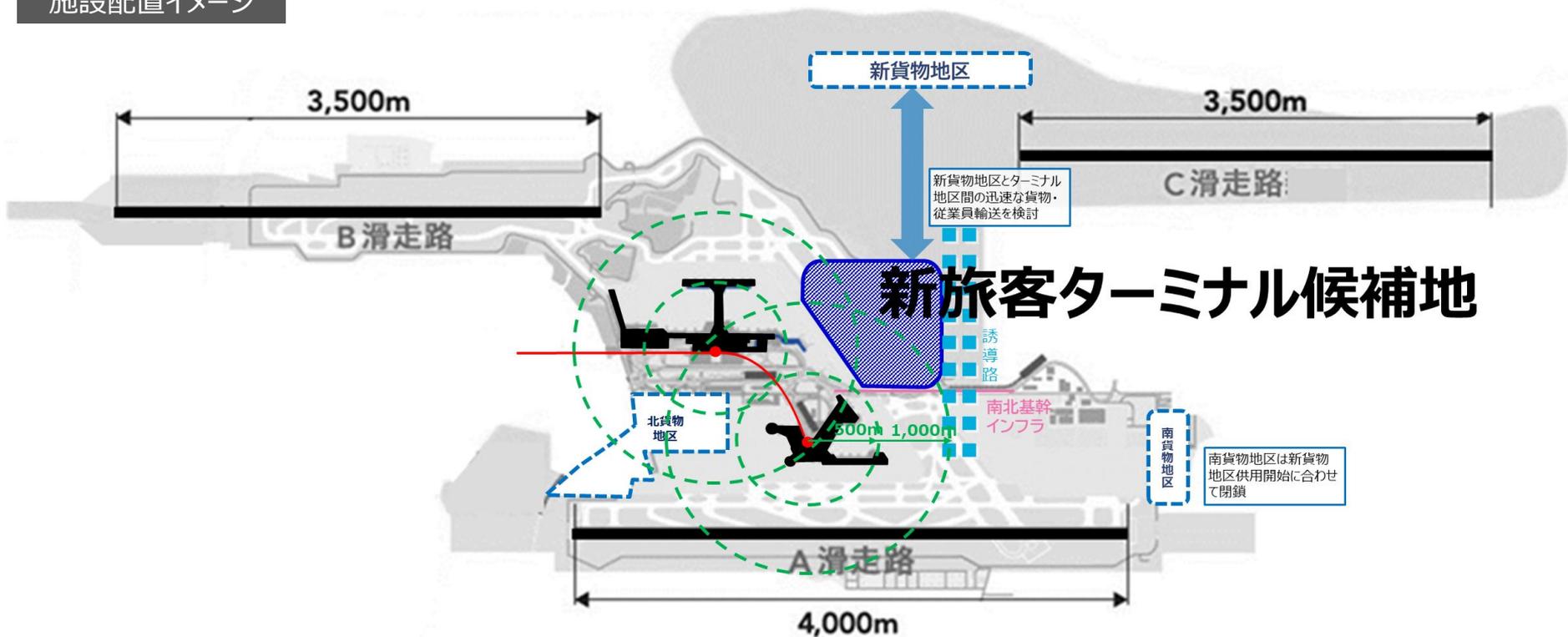


- ・イメージCGは現状の航空写真に「更なる機能強化」の計画内容を合成したものをベースにして、新旅客ターミナルと新貨物地区等の配置のイメージを記したものです。
- ・既存の施設（貨物施設、整備関連施設等）については、現存のまま記しております。
- ・配置計画については今後の検討により変更が生じる場合があります。またCG内表現の一部について簡略化しております。

【参考】新旅客ターミナルの配置条件

- 新旅客ターミナルの配置に関しては、以下の点を満たしていることが望ましいことから、第2旅客ターミナル南側を候補地とする。
 - 滑走路の配置とバランスの取れた位置にあること
 - ある程度まとまりのあるエリアが確保可能なこと
 - 既存ターミナルの運用を継続しながら、段階的な整備が可能なこと
 - アクセス機能（鉄道・道路）の接続が可能なこと

施設配置イメージ



I. 成田国際空港の概要

II. 鉄道アクセスの現状と問題意識と 「新しい成田空港」構想 とりまとめ2.0

①新駅の整備

②空港周辺の複線化

③都心方面の利便性向上・輸送力増強

狭隘なホームと混雑するコンコース

- スカイライナーとアクセス特急が重なる時間帯はホーム上で身動きが難しいほどの混雑が発生。
- 既存コンコース階は増加するインバウンド客への対応や災害時の混雑が顕在化しやすい状況。

【狭隘なT2駅ホーム：2025/3/12撮影】



【混雑するコンコース階：2025/1/24撮影】



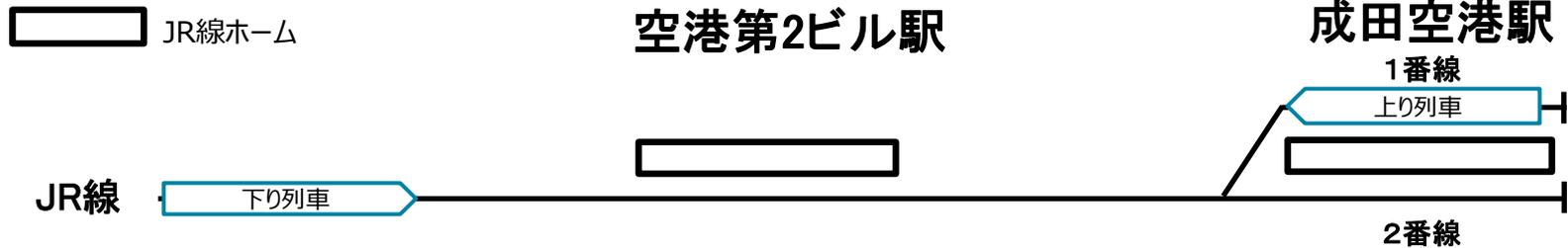
・空港第2ビル駅のアクセス線ホームにて、混雑が発生、特にスカイライナーとアクセス特急の出発時刻が近いタイミングは、身動きが取れないほどの混雑に

・空港第2ビル駅の券売機・改札付近にて、切符購入者や入退場する旅客の動線が混線するなどして、混雑が発生する

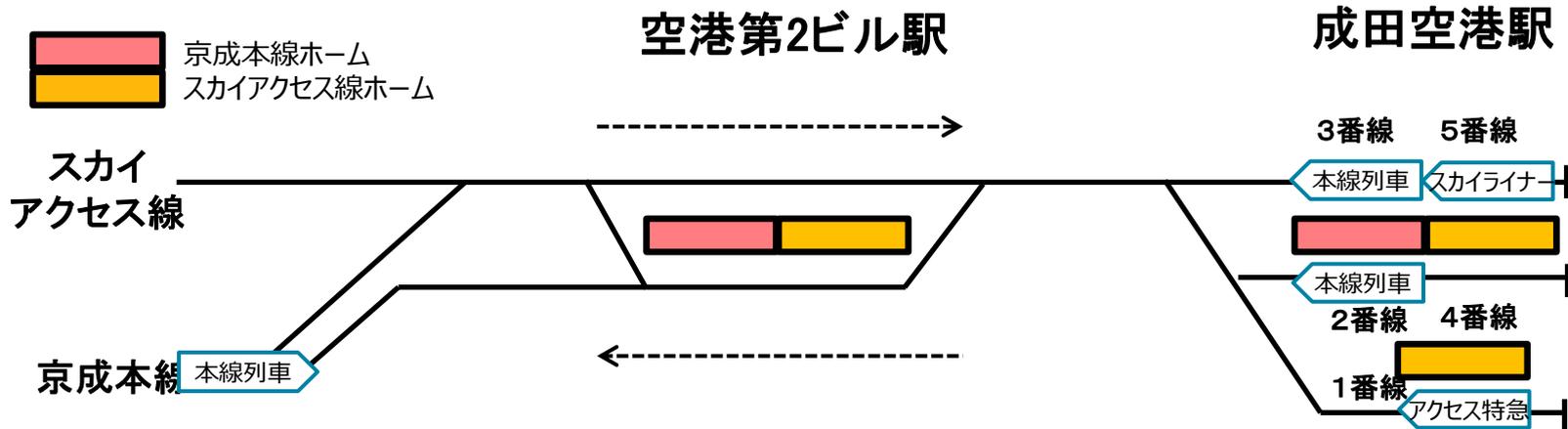
空港内配線略図

■ 空港内の線路が単線、駅が縦列運用であることから、列車運用に制約が存在する他、遅延時の影響が波及しやすい。

単線区間ではすれ違いができないため、運行本数に制約が存在。



縦列運用のため、スカイライナーと本線列車の運行の順番に制約が存在。



国内外の空港鉄道駅の事例

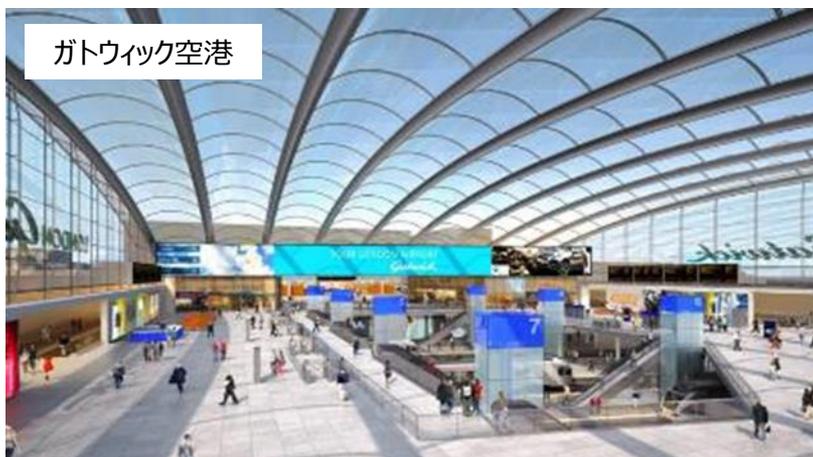
■国内外の空港鉄道駅と比較しても、国の表玄関に相応しい機能や外観としていく必要。



ホーム幅が広く、混雑しにくい構造



出発客と到着客の動線が分離されており、ターミナルまでの動線がシンプルで分かりやすい



コンコース階が広く、エレベーターを多数設置



コンコースとホームが同階層にあり、旅客の移動がスムーズ

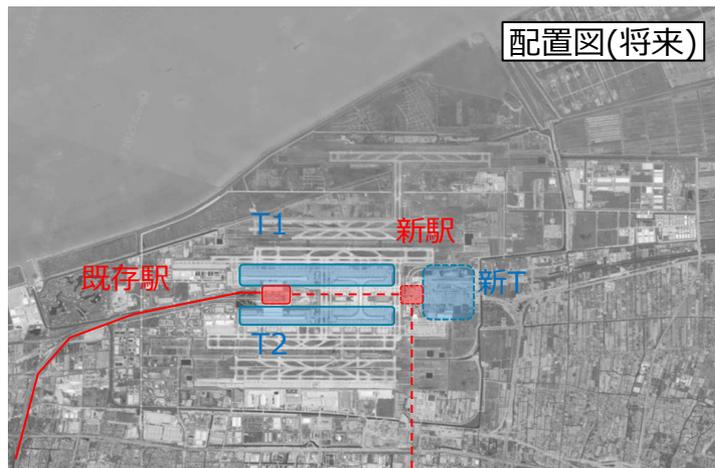
アジア主要空港における施設整備計画①

- 近年のアジア主要空港における新ターミナルは、鉄道駅が直結する形で整備されている。
- 我が国の表玄関である成田空港の新ターミナルも、ターミナルに直結した位置に駅があることは、必要不可欠。

※仮に、現成田空港駅を使い続け、新ターミナルまで旅客に移動いただく場合、鉄道乗車時間⁽¹⁾に加え、移動時間⁽²⁾が発生し、空港アクセスの利便性が大きく低下。バス輸送の場合、乗車時間は5分前後だが、乗換(+待ち時間)が発生し、電車の到着ごとに数十台のバスが必要で、十分な輸送能力確保が困難。

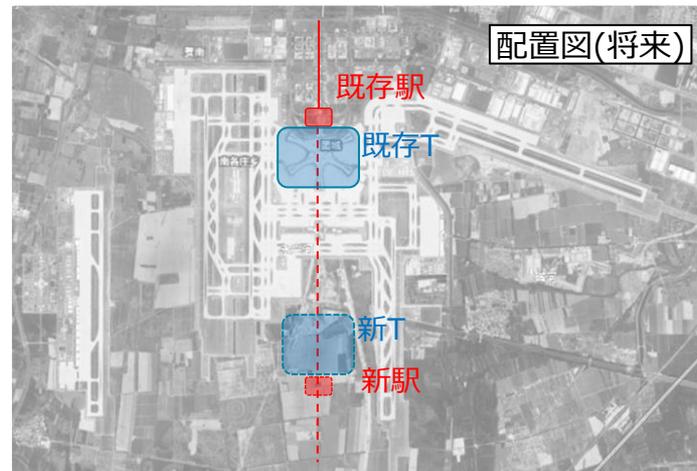
(1) 東京駅から53分(NEX)、京成上野駅から43分(SKL) (2) 徒歩10～15分、動く歩道20～25分、連絡バス5分前後

上海浦東



- ターミナル数 3 (2025年)
- 駅数 2 (2025年)
- 鉄道名 上海トランスラピッド

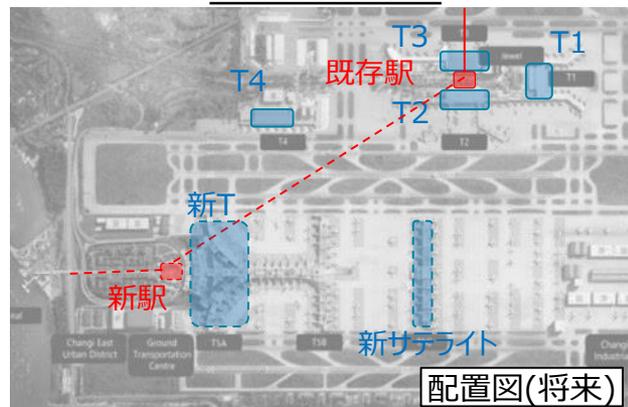
北京大興



- ターミナル数 2 (将来)
- 駅数 2 (将来)
- 鉄道名 北京地下鉄大興機場線

アジア主要空港における施設整備計画②

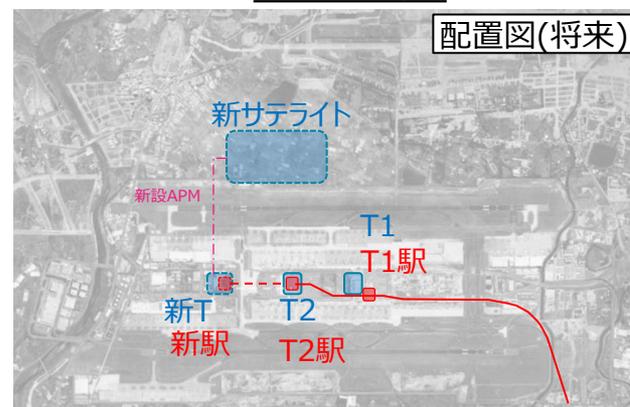
シンガポール



配置図(将来)

- ターミナル数 5 (2030年代半ば)
- 駅数 2 (2030年代半ば)
- 鉄道名 マス・ラピッド・トランジット (MRT)

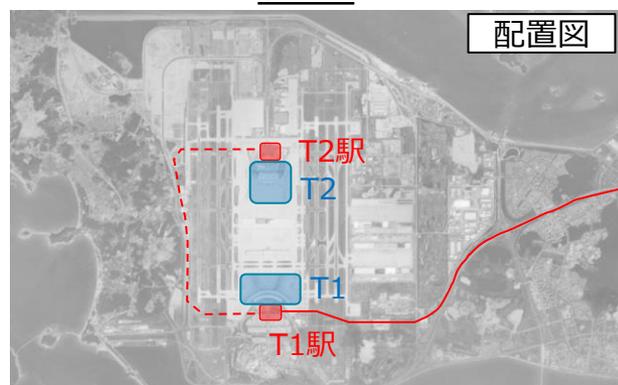
台湾桃園



配置図(将来)

- ターミナル数 3 (2027年)
- 駅数 3 (2027年)
- 鉄道名 桃園機場捷運

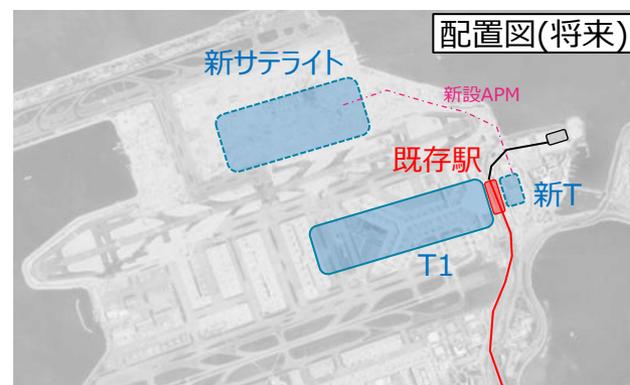
仁川



配置図

- ターミナル数 2 (供用済)
- 駅数 2 (供用済)
- 鉄道名 A'REX

香港



配置図(将来)

- ターミナル数 2 (2025年)
- 駅数 1 (供用済)
- 鉄道名 機場快線

I. 成田国際空港の概要

II. 鉄道アクセスの現状と問題意識と 「新しい成田空港」構想 とりまとめ2.0

①新駅の整備

②空港周辺の複線化

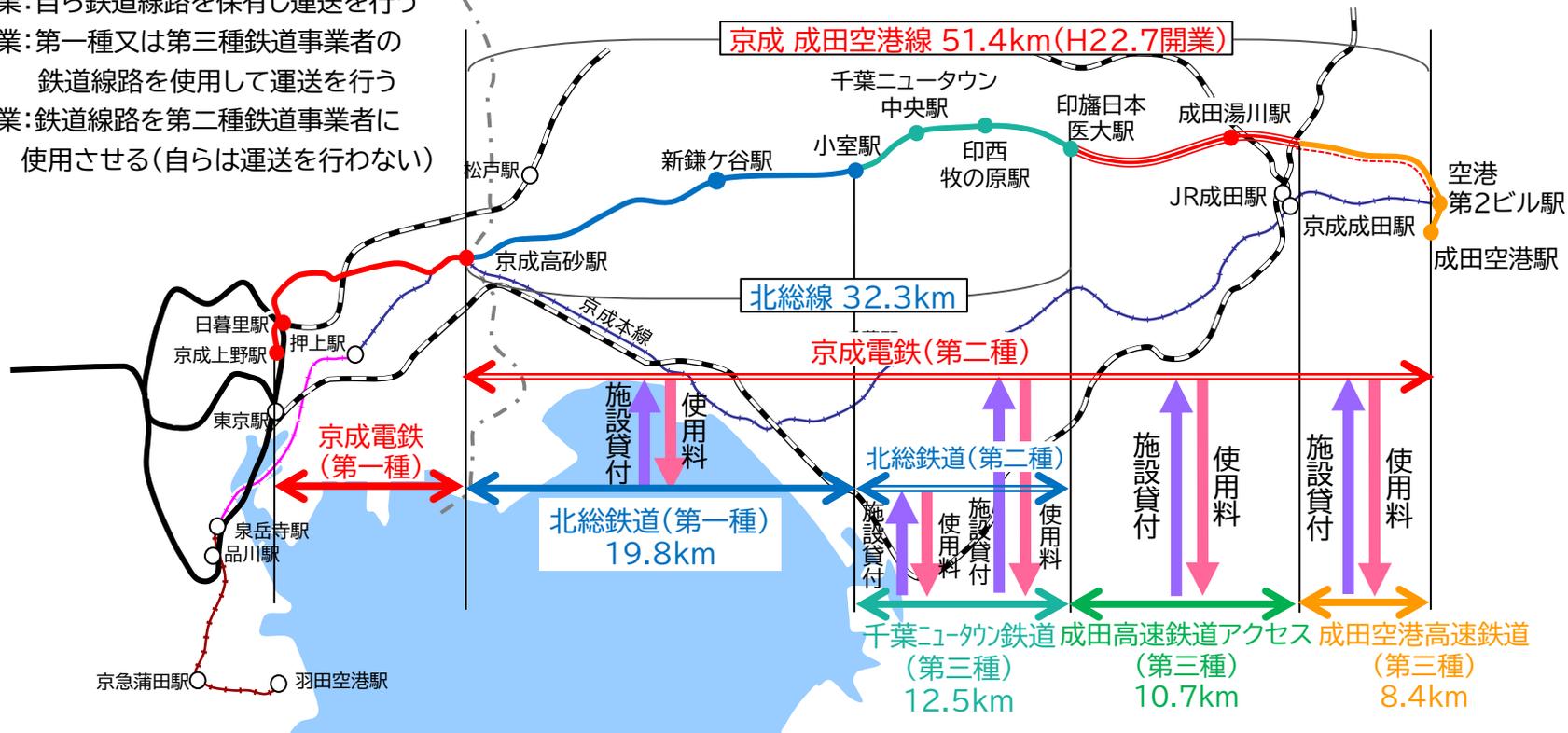
③都心方面の利便性向上・輸送力増強

【参考】成田スカイアクセス線(京成成田空港線)の事業者区分

■スカイアクセス線は、区間毎に事業区分が異なる。

- 【京成電鉄】 京成高砂以東、以下4社から鉄道線路を借り受け、スカイライナー、アクセス特急を運行
- 【北総鉄道】 京成高砂～印旛日本医大で普通列車等を運行(小室～印旛日本医大は千葉ニュータウン鉄道から鉄道線路を借り受けて運行)
- 【千葉ニュータウン鉄道】 京成電鉄、北総鉄道に鉄道線路を貸し付け
- 【成田高速鉄道アクセス(NRA)】 京成電鉄に鉄道線路を貸し付け
- 【成田空港高速鉄道(NKT)】 京成電鉄に鉄道線路を貸し付け(別途JR東日本にも貸し付け)

- ◎第一種鉄道事業: 自ら鉄道線路を保有し運送を行う
- ◎第二種鉄道事業: 第一種又は第三種鉄道事業者の鉄道線路を使用して運送を行う
- ◎第三種鉄道事業: 鉄道線路を第二種鉄道事業者を使用させる(自らは運送を行わない)



I. 成田国際空港の概要

II. 鉄道アクセスの現状と問題意識と 「新しい成田空港」構想 とりまとめ2.0

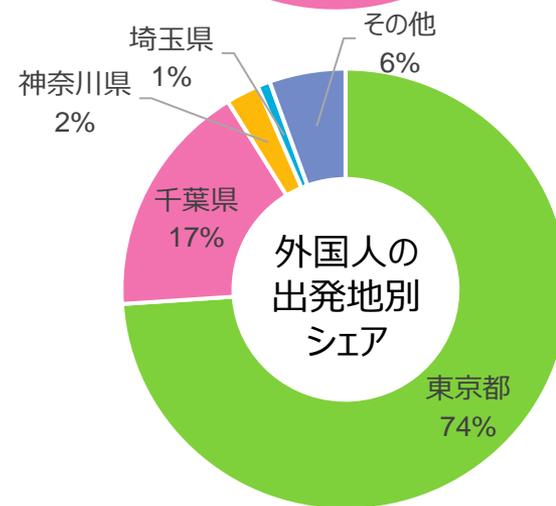
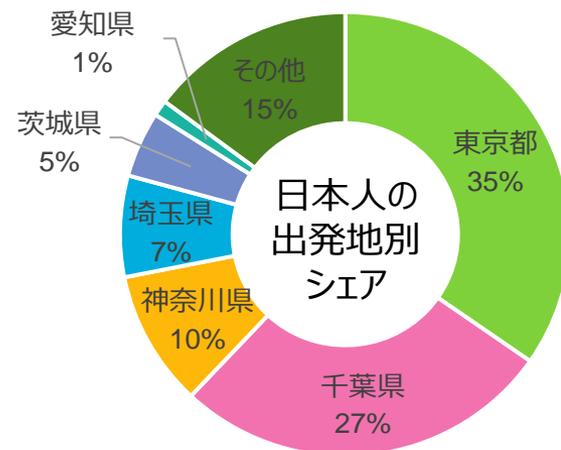
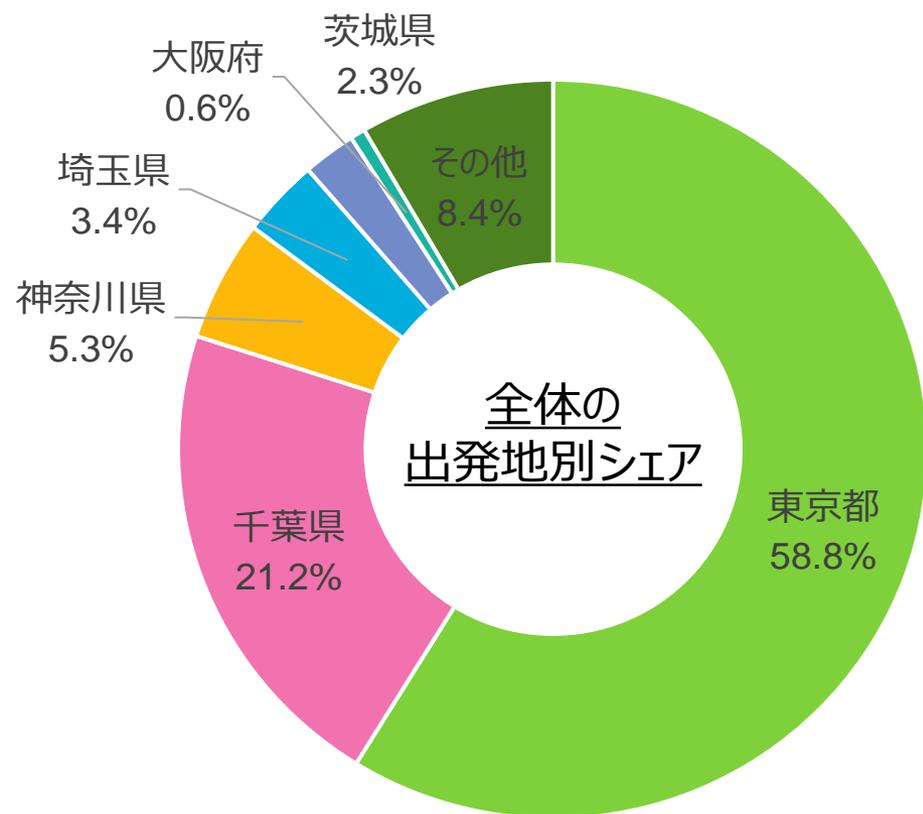
①新駅の整備

②空港周辺の複線化

③都心方面の利便性向上・輸送力増強

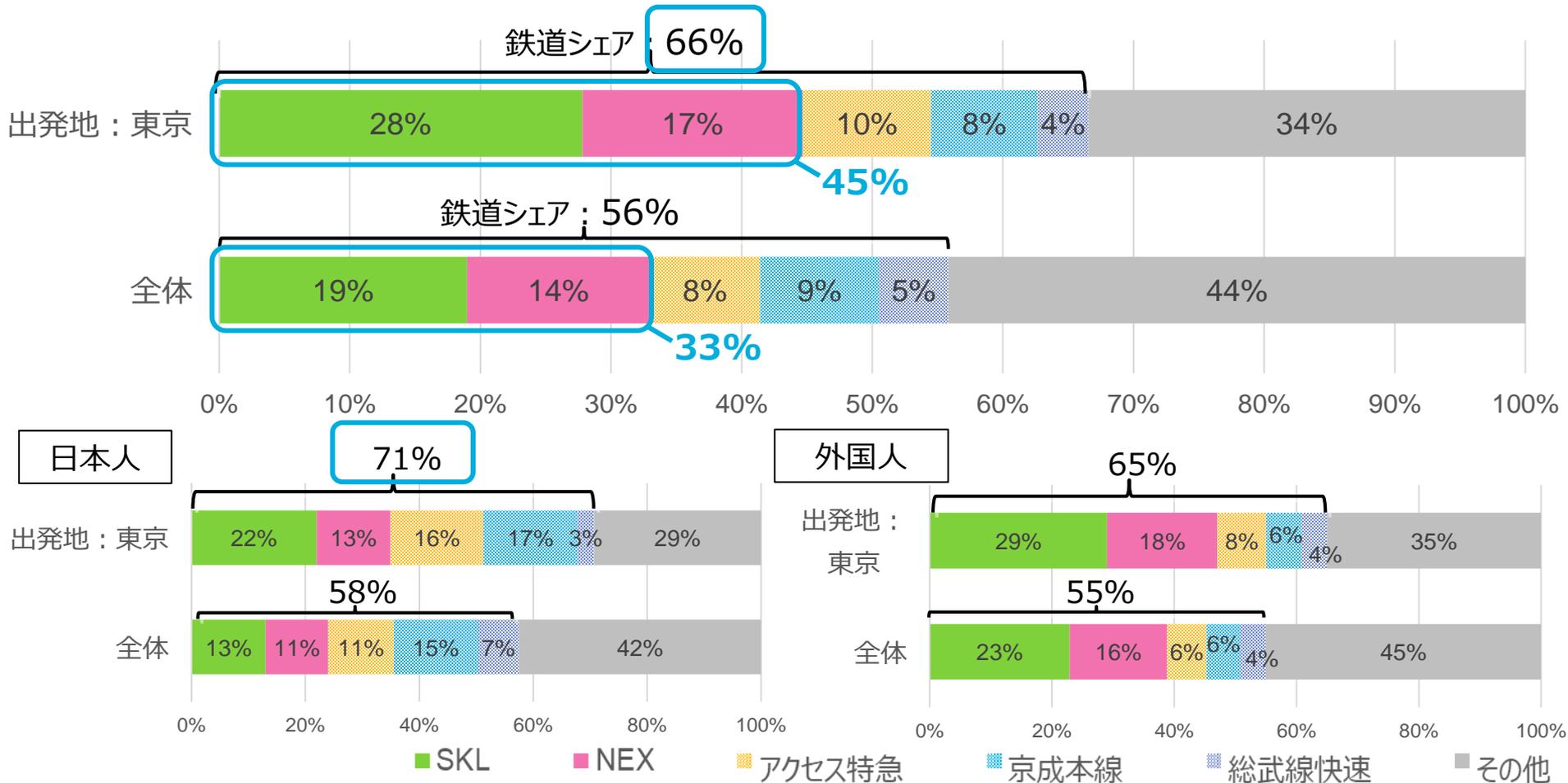
アクセス（出発地別（都道府県別））

- 成田空港を利用する旅客の約6割が東京都を出発地としている。
- 特に外国人は、約4分の3が東京都からの利用となっている。



東京都を出発地とする旅客の交通機関分担率

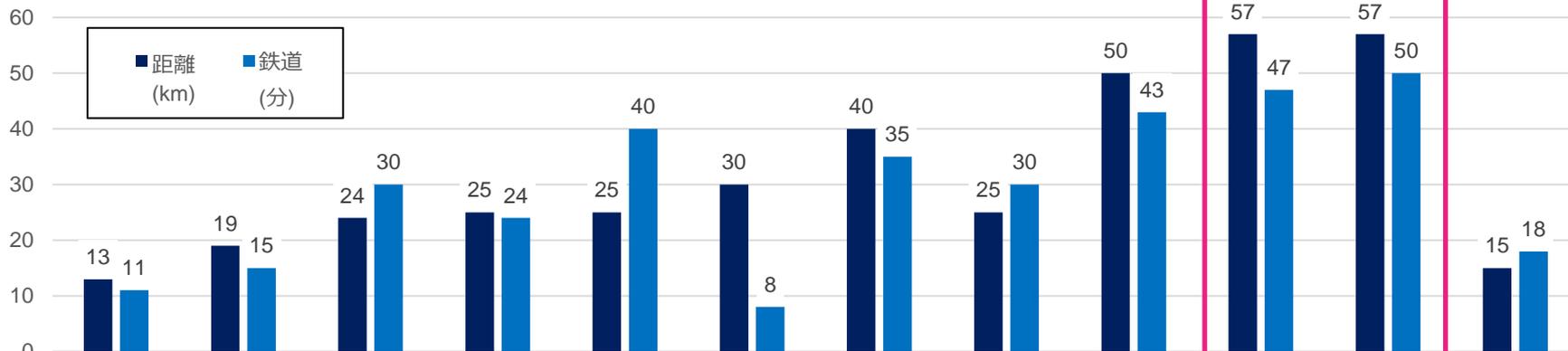
- 東京都を出発地とする旅客の成田空港アクセスは、全体に比して鉄道利用割合が高く、特に日本人については、その傾向が顕著。
- また、東京都を出発地とする旅客は、全体に比して優等列車の利用割合が高い。



(注) 端数処理の関係から合計値が100%に合致しない場合がある。

海外空港の主要な空港鉄道アクセス比較

■成田空港は、都心部駅から50km以上も離れた立地の中、所要時間は一定程度短縮されているが、国際競争力の観点からは、更なるアクセス利便性向上が必要。



区分	フランクフルト	ロンドン ヒースロー	ニューヨーク JFK	香港	パリCDG	上海浦東	台北桃園	北京首都	仁川	成田		羽田
年間旅客数 ※2019年度	7,056万人	8,089万人	6,255万人	7,141万人	7,615万人	7,615万人	4,869万人	1億人	7,120万人	4,434万人		8,758万人
空港運用時間	5:00～23:00	24時間	24時間	24時間	24時間	24時間	24時間	24時間	24時間	6:00～24:00		24時間
都心部駅名	フランクフルト中央駅	パディントン駅	ペン駅	香港駅	パリ北駅	龍陽路駅	台北駅	東直門駅	ソウル駅	東京駅		
路線名	Sバーン	ヒースローエクスプレス	Air Train LIRR	エアポートエクスプレス	RER	上海トランスラピッド	高速鉄道	エアポートエクスプレス	A'REX	SKL常磐線	NEX	モノレール山手線
運行本数(時間)	4本/h	4本/h	12本/h	5本/h	6本/h	4本/h	4本/h	6本/h	2本/h	3本/h	2本/h	14本/h
乗車(所要)時間	11分	15分	30分※ ¹	24分	40分	8分	35分	30分	43分	46分※ ²	50分	18分※ ³
都心までの料金	€4.45	£25	\$17	110HK\$	€10.3	50円	160円	25円	₩9,000	2,734円	3,070円	686円

【備考】成田空港以外の空港について、複数の鉄道アクセスがある場合、最短のアクセス手段を記載

※1 JFK空港のAirTrain/LIRRの乗車(所要時間)は、Terminal8 Sta.→Jamaica Sta.(10分)→Penn Sta.(20分)※乗換時間は考慮していない。

※2 成田空港のSKL/常磐線の乗車(所要)時間は、空港第2ビル駅→日暮里駅(36分)→東京駅(10分)※乗換時間は考慮していない。

※3 羽田空港のモノレール/山手線の乗車(所要)時間は、羽田空港第3ターミナル駅→浜松町駅(14分)→東京駅(4分)※乗換時間は考慮していない。